



FORK OWNER'S MANUAL

ENGLISH	3
DEUTSCH.....	7
ESPAÑOL	12
FRANÇAIS	18
ITALIANO	23
NEDERLANDS ...	28
PORTUGUÊS	33
中文	39
日本語	43

• ENGLISH

MANITOU SUSPENSION FORKS

CONGRATULATIONS ON CHOOSING THE LATEST SUSPENSION TECHNOLOGY AVAILABLE. This fork is fully assembled and ready to be installed onto your bicycle. It comes equipped with a 1 1/8-inch steerer tube or an optional 1.5 inch tapered steerer, and may also be available in disc brake only or Hex Lock Thru Axle versions. A handlebar-mounted reflector must be used for on-road use, which is not included with your fork.

This manual is designed as a comprehensive guide for all Manitou fork models, including MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT and PRO, CIRCUS COMP and EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO, TS AIR and MRD, MARVEL COMP, EXPERT and PRO and R7 PRO and MRD. All figures and tables are located at the back of this manual. This manual can also be downloaded from the www.manitoumtb.com website.

WARNING GENERAL CONSUMER SAFETY INFORMATION

BICYCLING IS A HAZARDOUS ACTIVITY THAT REQUIRES THAT THE RIDER STAY IN CONTROL OF HIS OR HER BICYCLE AT ALL TIMES. ANY FALL FROM YOUR BICYCLE CAN RESULT IN SERIOUS INJURY OR EVEN DEATH. READING THIS MANUAL ENTIRELY, AND PROPERLY MAINTAINING YOUR BICYCLE AND SUSPENSION FORK WILL REDUCE THE POSSIBILITY OF INJURY OR DEATH. PRIOR TO EVERY RIDE, YOU SHOULD CLOSELY EXAMINE YOUR SUSPENSION FORK (AFTER CLEANING) IN BRIGHT SUNLIGHT TO ENSURE THAT NO DAMAGE HAS OCCURRED DURING THE COURSE OF RIDING, TRANSPORTING, OR AFTER A FALL. PAY PARTICULAR ATTENTION TO THE CROWN, INNER LEGS, OUTER LEGS, DROPOUTS, BRAKE ARCH AREAS AND "STRESS POINTS" (SUCH AS WELDS, SEAMS, HOLES AND POINTS OF CONTACT WITH OTHER PARTS ETC.) DO NOT RIDE YOUR BICYCLE IF THE FORK SHOWS ANY SIGNS OF BENDING, LEAKING, CRACKING, CREAKING, SQUEAKING, CLUNKING, OR ANY OTHER UNFAMILIAR NOISES; OR IF IT IS MISSING ANY OF THE ORIGINALLY SUPPLIED COMPONENTS. CONTACT YOUR DEALER OR MANITOU CUSTOMER SERVICE AT 888/686-3472 IF YOU HAVE ANY QUESTIONS CONCERNING THE FUNCTION, INTEGRITY, OR CONDITION OF YOUR FORK. ANY MODIFICATIONS NOT AUTHORIZED IN THIS MANUAL SHOULD BE CONSIDERED UNSAFE. IF YOU ARE A MODERATE OR AGGRESSIVE OFF-ROAD RIDER, OR RIDE AT LEAST THREE TIMES A WEEK OVER ROUGH TERRAIN, MANITOU RECOMMENDS SERVICING YOUR SUSPENSION FORK EVERY YEAR. TAKE YOUR FORK TO A MANITOU AUTHORIZED DEALER WHO CAN SERVICE YOUR FORK, OR CONTACT AN AUTHORIZED SERVICE CENTER.

WARNING REFLECTORS

MANITOU FORKS ARE DESIGNED FOR OFF-ROAD USE, AND AS SUCH, THEY DO NOT COME WITH PROPER REFLECTORS FOR ON-ROAD USE. HAVE YOUR DEALER OR MECHANIC INSTALL PROPER REFLECTORS TO MEET THE CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION'S (C.P.S.C.) REQUIREMENTS FOR BICYCLES IF YOUR FORK IS GOING TO BE USED ON PUBLIC ROADS AT ANY TIME. IF YOU HAVE QUESTIONS REGARDING C.P.S.C. REFLECTORS, PLEASE CONTACT YOUR DEALER.

 **WARNING** IT IS CRITICAL THAT YOU SELECT AND USE THE SUSPENSION FORK THAT IS APPROPRIATE FOR YOUR ANTICIPATED RIDING STYLE, THAT YOU USE THE FORK PROPERLY AND FOLLOW THE WARNINGS CONTAINED IN THE OWNER'S MANUAL, REGARDLESS OF THE RIDING STYLE. FAILURE TO PROPERLY MATCH THE FORK TO YOUR FRAME OR RIDING STYLE COULD CAUSE THE FORK TO FAIL, RESULTING IN A LOSS OF BICYCLE CONTROL AND POSSIBLY SERIOUS INJURY OR DEATH TO THE RIDER. IN ADDITION, AN IMPROPER COMBINATION OF FRAME AND FORK FOR THE INTENDED CATEGORY WILL VOID THE FORK'S WARRANTY. VISIT OUR WEBSITE AT WWW.MANITOUTMB.COM/IU FOR MORE DETAILED INFORMATION AND GUIDANCE ON FORK SELECTION FOR YOUR RIDING STYLE. YOU SHOULD ONLY ATTACH GENERATORS, RACKS, AND DISC BRAKES TO THE DESIGNATED MOUNTING POINTS PROVIDED ON THE FORKS. NEVER MAKE ANY MODIFICATION TO YOUR FORK TO ATTACH ANY EQUIPMENT. THERE IS A HEIGHTENED LEVEL OF VOLUNTARY RISK ASSOCIATED WITH FREERIDING, DIRT JUMPING, AND DOWNHILLING. LARGER STUNTS/JUMPS MEAN MORE POTENTIAL FOR EQUIPMENT ISSUES OR PROBLEMS AND THE LIKELIHOOD OF SERIOUS INJURY IS GREATLY INCREASED. LEARN HOW TO PROPERLY RIDE AROUND OBSTACLES ON THE TRAIL OR ROAD. HITTING OBSTACLES SUCH AS CURBS, ROCKS, TREES,

ROOTS, HOLES OR SIMILAR OBSTACLES STRAIGHT ON PUTS FORCES ON YOUR FORK IT WAS NOT DESIGNED TO ABSORB.

LANDING IMPROPERLY AFTER A JUMP OR DROP ALSO PUTS FORCES ON YOUR FORK IT WAS NOT DESIGNED TO ABSORB. YOU SHOULD ONLY PERFORM JUMPS OR DROPS WHEN A TRANSITION OR DOWN RAMP IS AVAILABLE TO HELP YOUR BICYCLE AND FORK ABSORB THE IMPACT FORCES GENERATED DURING THE LANDING, AND BOTH WHEELS SHOULD SMOOTHLY MAKE CONTACT WITH THE TRANSITION OR DOWN RAMP AT THE SAME TIME. ANY OTHER TYPE OF LANDING IS DANGEROUS, AS IT COULD OVERLOAD THE FRAME OR FORK AND RESULT IN A COMPONENT PART FAILURE AND AN ACCIDENT, OR COULD CAUSE YOU TO LOOSE CONTROL OF THE BICYCLE, EVEN WITHOUT A COMPONENT PART FAILURE. THE STEEPNESS AND LENGTH OF THE TRANSITION OR DOWN RAMP DEPENDS ON THE HEIGHT FROM WHICH YOU JUMP OR DROP. EVERY SITUATION IS DIFFERENT FOR EVERY RIDER; CONSULT WITH AN EXPERIENCED RIDER BEFORE ATTEMPTING ANY JUMP OR DROP.

FAILURE TO PROPERLY RIDE AROUND OBSTACLES ON THE TRAIL, OR FAILURE TO PROPERLY LAND AFTER A JUMP OR DROP COULD CAUSE YOUR FORKS TO FAIL, RESULTING IN A LOSS OF BICYCLE CONTROL AND, POSSIBLY, SERIOUS INJURY OR DEATH TO THE RIDER. RIDE ONLY IN AREAS SPECIFICALLY DESIGNATED FOR YOUR RIDING STYLE. DO NOT MISUSE OR ABUSE YOUR FORKS. LEARN HOW TO RIDE, AND ALWAYS RIDE WITHIN YOUR ABILITIES. OUT-OF-CONTROL RIDING PUTS THE EQUIVALENT OF YEARS OF HARD USE ON YOUR FORKS AFTER ONLY A FEW RIDES. SOMETIMES THE DAMAGE IS NOT OBVIOUS TO THE USER, BUT COULD HAVE FAILED INTERNAL COMPONENTS OR DAMAGED THE LOAD CARRYING ABILITIES OF THE MATERIALS USED IN THE CONSTRUCTION OF THE FORK.

ALL SUSPENSION FORKS REQUIRE REGULAR MAINTENANCE AND REPAIR. THE HARDER YOU RIDE, THE MORE OFTEN YOU MUST INSPECT AND MAINTAIN YOUR FORKS. IF YOUR FORKS START MAKING ANY STRANGE NOISES, CLUNKS, CREAKS, CLICKS, OR FEEL "LOOSE" OR DIFFERENT IN ANY WAY, THEY SHOULD NOT CONTINUE BEING USED, BUT IMMEDIATELY HAVE A CERTIFIED MANITOU SERVICE CENTER INSPECT AND REPAIR THE FORKS BEFORE YOU RIDE AGAIN. INSPECT YOUR FORKS REGULARLY TO SEE THAT THEY ARE NOT BENT, DEFORMED, CRACKED, OR CHIPPED. NO MATTER HOW SLIGHT, THEY SHOULD NOT CONTINUE TO BE USED. IMMEDIATELY HAVE A CERTIFIED MANITOU SERVICE CENTER INSPECT AND REPAIR THE FORKS BEFORE BEING USED AGAIN.

IDENTIFY YOUR RIDING STYLE

It is critical that you select and use the suspension fork that is appropriate for your anticipated riding style, that you use the fork properly and follow all warnings contained in this owner's manual regardless of the riding style. See below for different riding categories. Visit our website at www.manitoumtb.com/iu for more detailed information and guidance on fork selection for your riding style.

Trekking (TK): Trekking is similar to XC riding but not as aggressive as XC. It involves slower riding, typically on paved and smooth roads, and no riding obstacles such as rocks, roots, or depressions.

Cross Country (XC): Also called "marathon riding". Involves riding along hilly trails where some bumps and smaller obstacles, such as rocks, roots, or depressions, may be encountered. XC RIDING DOES NOT INCLUDE LARGE JUMPS OR DROPS (riding off rocks, fallen trees or ledges) from any height. XC forks must only be used with tires specifically designed for cross country riding. XC forks can be used with disc, rim or linear pull brakes.

All Mountain (AM): Riding with more emphasis on aggressive XC riding with larger obstacles and rough terrain. AM RIDING DOES NOT INCLUDE LARGE JUMPS OR DROPS (riding off rocks, fallen trees or ledges) from any height. These forks should be used only with disc brakes, as well as frames, wheels, and other components specifically designed for this riding style.

Freeride (FR): This riding style is for skilled riders and involves aggressive slopes, very rough terrain, large obstacles, and moderate jumps. Freeride forks should be used only with disc brakes as well as frames, wheels, and other components specifically designed for freeriding.

Dirt Jumping (DJ): Also called "Urban Riding", this type of riding is only for the most skilled riders and involves jumping from one mound of dirt to another and landing smoothly on a downside transition. It also includes riding or jumping over and around man-made or other concrete structures. These forks should be used only with frames, wheels and other components specifically designed for this riding style.

Downhill (DH): This discipline is only for professional or highly-skilled riders. It includes

use on relatively high jumps (or “drops”) and negotiating larger obstacles such as boulders, fallen trees or holes. These forks should be used only with disc brakes, as well as frames, wheels, and other components specifically designed for this riding style.

INTENDED USES

Visit our website at www.manitoumtb.com/lu for more detailed information and guidance on fork selection for your riding style.

TK Trekking	Forks for smooth pavement riding.
XC Cross Country	Intermediate terrain, expeditions and competition use.
AM All Mountain	Riding based with more emphasis on aggressive XC riding with larger obstacles.
FR Freeride	Forks for the roughest descents, jumps and drops.
DJ Dirt Jumping	Suspension for big air, manmade stunts and dual slalom courses.
DH Downhill	Forks for aggressive downhill riding and pro racing.

	INTENDED USE					
FORK MODEL	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT, TS AIR		•	•			
R7 MRD, PRO MARVEL		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Please see the website at www.manitoumtb.com for additional information.

WARNING “DOWNHILL”, “FREESTYLE” OR COMPETITIVE RIDING

TO RIDE DOWNHILL AT HIGH SPEED OR IN COMPETITION IS TO VOLUNTARILY ASSUME A VERY HIGH RISK, AND DOWNHILL OR FREESTYLE RIDING CAN LEAD TO SERIOUS ACCIDENTS. SPEEDS “DOWNHILLING” CAN REACH SPEEDS SEEN ON MOTORCYCLES WITH SIMILAR HAZARDS AND RISKS. WEAR APPROPRIATE SAFETY GEAR, INCLUDING A FULL FACE HELMET, FULL FINGER GLOVES, AND BODY ARMOR. HAVE YOUR BICYCLE INSPECTED BY A QUALIFIED MECHANIC BEFORE EVERY EVENT AND BE SURE IT IS IN PERFECT WORKING CONDITION. ROUTINE AND THOROUGH MAINTENANCE IS EVEN MORE CRITICAL THAN WITH A BIKE NOT USED FOR DOWNHILLING OR FREESTYLE RIDING. CONSULT WITH EXPERT RIDERS AND RACE OFFICIALS ON CONDITIONS AND EQUIPMENT ADVISABLE AT THE SITE WHERE YOU PLAN TO RIDE DOWNHILL OR FREESTYLE. SUSPENSION AND DISK BRAKES MAY INCREASE THE HANDLING CAPABILITIES AND COMFORT OF YOUR BICYCLE AND MAY ALLOW YOU TO RIDE FASTER, BUT DO NOT CONFUSE THE ENHANCED CAPABILITIES OF A SUSPENSION BIKE WITH DISK BRAKES WITH YOUR OWN CAPABILITIES. INCREASING YOUR SKILL WILL TAKE TIME AND PRACTICE. PROCEED CAREFULLY UNTIL YOU ARE SURE YOU ARE COMPETENT TO HANDLE THE FULL CAPABILITIES OF YOUR BIKE. WHILE THE RUGGED APPEARANCE OF MOUNTAIN BIKES AND THESE DISK BRAKES MIGHT SUGGEST THEY ARE INDESTRUCTIBLE, THEY ARE NOT. CERTAINLY THEY ARE TOUGH AND STURDY. DOWNHILL OR FREESTYLE RIDING OR RACING PLACES EXTREME STRESS ON BICYCLES AND THEIR COMPONENTS (LIKE IT DOES RIDERS). REPEATED USE OF A FORK IN DOWNHILL RIDING MAY RESULT IN SUDDEN OR PREMATURE FAILURE OF A BICYCLE OR COMPONENT RESULTING IN SEVERE INJURIES. IF YOU PARTICIPATE IN THESE TYPES OF

EVENTS, THE LIFETIME OF THE PRODUCT MAY BE SIGNIFICANTLY SHORTENED DEPENDING UPON THE LEVEL AND AMOUNT OF RACING. THE “NORMAL WEAR” OF A COMPONENT MAY DIFFER GREATLY BETWEEN COMPETITIVE AND NON-COMPETITIVE USES, WHICH IS WHY PROFESSIONAL LEVEL RIDERS OFTEN USE NEW BIKES AND COMPONENTS EACH SEASON AS WELL AS HAVE THEIR BIKES SERVICED BY PROFESSIONAL MECHANICS.

WARNING REDUCED FORK LIFE

THE LIFE OF THIS FORK WILL BE REDUCED IF (1) YOU USE IT MORE THAN THE AVERAGE USER, (2) YOU ARE HEAVIER THAN THE AVERAGE RIDER, (3) THE TERRAIN YOU RIDE ON IS ROUGHER THAN AVERAGE, (4) YOU TEND TO BE HARDER ON COMPONENTS THAN THE AVERAGE RIDER, (5) IT IS INSTALLED OR MAINTAINED IMPROPERLY, (6) IT MUST ENDURE MORE ADVERSE ENVIRONMENTAL CONDITIONS THAN THE AVERAGE FORK (I.E. SWEAT, CORROSIVE MUD, SALTY BEACH AIR, ETC.), AND/OR (7) YOU DAMAGE IT IN A CRASH, JUMP, OR THROUGH OTHER ABUSE. THE MORE FACTORS YOU MEET, THE MORE ITS LIFE WILL BE REDUCED, HOWEVER IT IS IMPOSSIBLE TO SAY HOW MUCH.

WARNING PRESS FIT CROWNS

THE STEERER TUBE (ON BOTH SINGLE AND DOUBLE CROWN FORKS) AND STANCHIONS (INNER LEGS ON SINGLE CROWN FORKS) ARE PRESS FIT AT THE FACTORY AND SHOULD NEVER BE REMOVED FROM THE CROWN. PRESSING THEM OUT WILL PERMANENTLY DAMAGE THE CROWN BEYOND REPAIR AND RENDER IT UNSAFE FOR ANY CONTINUED USE. NEVER ATTEMPT TO THREAD A THREADLESS STEERER TUBE. CUTTING THREADS WILL WEAKEN THE STEERER TUBE AND CAUSE AN UNSAFE CONDITION. OBTAIN THE CORRECT CROWN/STEERER FROM YOUR DEALER, OR CONTACT MANITOU CUSTOMER SERVICE AT 888/686-3472.

REPLACEMENT OF THE ENTIRE CROWN/STEERER ASSEMBLY MUST BE DONE TO INCREASE STEERER TUBE LENGTHS OR CHANGE DIAMETERS. REMOVING AND REPLACING THE STEERER TUBE WILL RESULT IN AN UNSAFE CONDITION AND SHOULD NEVER BE DONE.

CAUTION INSTALLATION INSTRUCTIONS

Ensure that the proper steerer tube has been delivered on your fork first. The steerer tube may need to be cut to length to fit your bicycle head tube. If you are not familiar with this procedure, or do not have the proper tools to cut the steerer tube, it is recommended that you seek a dealer with a qualified bicycle mechanic to perform the installation. When cutting a steering column of a fork make sure to measure twice before cutting; forks cut too short during installation are NOT covered by the warranty.

BREAK-IN

Your new fork is designed to break in during your first few rides (about 20 hours total riding time). Prior to break-in, you may notice your fork feels tight and slightly notchy. Following the break-in period, your fork will feel much smoother and will react to bumps much better than when you first put it on your bike. After 20 hours, you may want to recheck adjustments (where applicable) to fine-tune the fork completely.

 **WARNING** WHENEVER YOU INSTALL ANY NEW COMPONENT ON YOUR BIKE MAKE SURE YOU THOROUGHLY TRY IT OUT CLOSE TO HOME (WITH YOUR HELMET) WHERE THERE ARE NO OBSTACLES, TRAFFIC, OR OVERLY CHALLENGING TERRAIN. MAKE SURE EVERYTHING IS WORKING PROPERLY BEFORE GOING OFF ON A RIDE OR TO A RACE.

FORK INSTALLATION – SINGLE CROWN FORKS

1. Remove the old fork from your bicycle.
2. Measure and cut the steerer tube to fit your bicycle head tube (see CAUTION above). You can use your old fork as a guide for cutting the steerer tube length.
3. Remove the headset crown race from the old fork and press onto the fork steerer until the race is seated snugly against the top of the crown per the headset manufacturer's instructions.
4. Clean and grease the headset bearings and races per the headset manufacturer's

instructions.

5. Install the lower bearings (if applicable) on fork crown race per the headset manufacturer's instructions.
6. Insert the steerer tube into the head tube of the frame.
7. Install the upper bearings, stem spacers, and stem.
8. Install the stem cap and bolt. Tighten the bolt to headset manufacturer's specifications.
9. Install the handlebars and torque the stem pinch screws or stem clamping system to stem manufacturer's specifications.
10. Install the brakes and adjust per the brake manufacturer's instructions.
11. For forks equipped with a MILO remote lockout lever, install the lever in an easily accessible position and torque to values indicated in Table 3 at the back of this manual.
12. For forks with standard dropouts (non through axle), adjust the front wheel quick release to clear the 0.275" (7 mm) thick secondary catch dropout. The quick release must be tightened to quick release manufacturer's specifications after it is properly seated into the dropout counter bores. Ensure that there is adequate thread engagement (4 or more threads with the release adjusted to lock). Refer to your bicycle owner's manual on the proper use and adjustment of the quick release lever.
NOTE: Forks with standard dropouts are equipped with a secondary catch dropout to retain the wheel in the fork in the event the quick release comes loose.
13. To install the hex axle, simply slip the axle into the dropout, small axle hex side first into the large dropout hex. Thread in the set bolt into the small hex side and snug slightly. Push the fork up and down a few times to center the axle and hub and then tighten all pinch bolts to recommendations found in Table 3.
14. Install the brake cable per manufacturer's instructions (see warning below).

BRAKE CABLE INSTALLATION

⚠ WARNING FAILURE TO PROPERLY ROUTE AND SECURELY ATTACH THE FRONT BRAKE CABLE TO THE FORK CAN CAUSE SERIOUS INJURY OR DEATH.

Included with your fork is a small black disc brake cable guide (part no. 066455) that can be attached to the fork to aid in routing the cables to disc brake calipers. Forks with integrated cable guides will instead come with a standard zip tie. The best method we've found is to attach the cable so that it runs down the outside of the left fork leg. Make sure the brake line is not crimped and does not touch the tire as the fork moves through its range of travel.

⚠ WARNING WHEN INSTALLING THE WHEEL WITH A PROPERLY INFLATED TIRE, CHECK TO MAKE SURE THE FORK ACHIEVES MINIMUM TIRE CLEARANCE. FAILURE TO CONFORM TO RECOMMENDED TIRE CLEARANCE SPECIFICATIONS MAY CAUSE THE TIRE TO STOP SUDDENLY DURING USE CAUSING PERSONAL INJURY OR DEATH.

Measure minimum tire clearance from any point on the profile of the tire upward to the bottom of the brake arch (see Figure A). Compare to Table 1 for minimum brake arch clearance. All figures are located at the back of this manual.

Measure the tire at maximum width (see Figure B). Compare with Table 1 for maximum tire width.

INITIAL SET-UP

MEASURING SAG (the amount your suspension compresses due to the weight of your body when in a natural riding position)

To measure sag, you'll need a tape measure, zip tie, a pencil, a piece of paper and a helper.

1. Tie a zip tie around the fork leg and push it down to the top of the dust seal.
2. Have the rider sit on the bike. It is important to be in the normal riding position (weight centered) with your feet on the pedals. Have the rider get off the bike and allow fork to go back to full extension.
3. Measure the distance between the top of the dust seal and zip tie. Table 2 shows the amount of sag you should have depending on the travel of your fork.
4. On coil forks with preload adjusters, turning the knob clockwise increases spring preload and decreases sag, while turning the knob counterclockwise decreases spring preload and increases sag.

5. On air forks, remove the Schrader air cap located on the top of the left leg and, using a dedicated shock pump (Manitou part #85-4162), inflate the fork with the desired pressure. Be aware that the slight sound of air hissing during pump removal is caused by air leaving the pump, not the fork.
6. If adjusting the preload or air pressure does not provide the proper sag, you may require a new ride kit.

ADJUSTING MAIN SPRING AIR PRESSURE

Remove the air cap located on the top of the left fork leg and, using a dedicated air pump (Manitou Part #85-4162), inflate the fork with the desired pressure. Be aware that the slight sound of air hissing during pump removal is caused by air leaving the pump, not the fork.

Atmospheric Controlled Tuning (ACT) Air is designed to allow the rider to tune the coil spring rate without the need to replace the main spring. Maximum spring air pressure is 50 psi (3.5 bar) for ACT Air. Most riders will find a pressure between 10 psi and 30 psi (0.7 and 2 bar) to be optimal. If at maximum pressure you are getting more than the recommended sag, you will need to go to a firmer spring kit. These can be ordered from your local dealer.

Maximum main spring air pressure is 110 psi (7.5 bar) for the MARS Air spring. Most riders will find 80-100 psi (5.5-7 bar) to be optimal. If at maximum pressure you are getting more than the recommended sag, you will need to go to a firmer spring kit. These can be ordered from your local dealer.

Maximum main spring air pressure is 150 psi (10.4 bar) for the TS Air system in the R7 forks and 120 psi (8.27 bar) in the Minute TS Air fork. Most riders will find 80-110 psi (5.5-7.5 bar) to be optimal with the R7 forks and 60-90 (4.1-6.2 bar) to be optimal with the Minute TS Air.

Maximum main spring pressure is 120 psi (8.27 bar) for the ISO Air system. Most riders will find 60-90 psi (4.1-6.2 bar) to be optimal with ISO Air.

AIR PRESSURE CHARTS

Below are air pressure charts to aid you in setting your fork up. Here is a list of the different air systems and which fork uses them.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS AIR

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI (BAR)	STANDARD PSI (BAR)	FIRM PSI (BAR)
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 (3.4)
	200	90.7		70-100 (4.8-6.9)	
	170	77.1		60-90 (4.1-6.2)	
	140	63.5		50-70 (3.4-4.8)	

MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)

TS AIR

RIDER WEIGHT			STANDARD SPRING
LBS	KGS		
220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)	
200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)	
170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)	
140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)	
120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)	
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (110.23 BAR)			

MINUTE TS AIR

RIDER WEIGHT			STANDARD SPRING
LBS	KGS		
220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)	
200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)	
170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)	
140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)	
120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)	
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)			

MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150 PSI (10.23 BAR)

MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120 PSI (8.27 BAR)

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A

MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50 PSI (3.45 BAR)

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	
	200	90.7	
	170	77.1	
	140	63.5	
	120	54.4	
	MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)		

COMPRESSION DAMPING ADJUSTMENT – ABSOLUTE+ DAMPING AND MILO REMOTE LOCKOUT

Forks equipped with the Absolute+ damper can be upgraded to the MILO integrated remote lockout system. MILO is an “on or off” system designed to be mounted on the handlebar for easier activation.

COMPRESSION DAMPING ADJUSTMENTS – ABSOLUTE+

Absolute+ allows the rider to dial in increasing amounts of compression damping by clockwise rotation of the adjuster knob. The final position provides platform for pedaling efficiency. The level of platform can be adjusted internally with shim changes. See www.manitoumtb.com for more information.

REBOUND DAMPING ADJUSTMENT

Rebound adjusters on Manitou forks are located on the bottom of the right fork leg. Turning the knob clockwise (as you are looking at the fork from the bottom) increases rebound damping, while turning the knob counterclockwise decreases rebound damping. Harsh ride can be caused by rebound settings that are too slow.

MAINTENANCE

Your fork requires periodic maintenance, cleaning, and inspection. This is because moisture and contamination may build up inside the fork depending on the severity of riding conditions. To maintain top performance, it is recommended that the fork be periodically disassembled, cleaned, dried and relubricated. After every ride wipe down the inner legs and the seal area to extend the life of the seal. You can download service and tuning instructions on the web at www.manitoumtb.com.

SUGGESTED SERVICE INTERVALS FOR ALL MANITOU SUSPENSION FORKS	
NORMAL CONDITIONS	
Short, Sporadic Rides	Long, Frequent Rides
Disassemble fork per Service Manual. Clean out casting and replace Semi Bath oil every 6 months. Service damping systems by changing the damper oil every year. Grease spring stack as needed. On air fork models, check the oil level sitting on top of the air piston every 2 months per directions found on www.manitoumtb.com .	Disassemble fork per Service Manual. Clean out casting and replace Semi Bath oil every 4 months. Service damping systems by changing the damper oil every year. Grease spring stack as needed. On air fork models, check the oil level sitting on top of the air piston every 6 weeks per directions found on www.manitoumtb.com .
SEVERE CONDITIONS	
Short, Sporadic Rides	Long, Frequent Rides
Disassemble fork per Service Manual. Clean out casting and replace Semi Bath oil every 4 months. Service damping systems by changing the damper oil every year. Grease spring stack as needed. On air fork models, check the oil level sitting on top of the air piston every 6 weeks per directions found on www.manitoumtb.com .	Disassemble fork per Service Manual. Clean out casting and replace Semi Bath oil every 3 months. Service damping systems by changing the damper oil every year. Grease spring stack as needed. On air fork models, check the oil level sitting on top of the air piston every 4 weeks per directions found on www.manitoumtb.com .

! WARNING BEFORE EVERY RIDE YOU SHOULD:

1. Ensure that the quick release skewers are properly adjusted and tight. Refer to your bicycle owner's manual on the proper use and adjustment of the quick release lever and for other pre ride checks. NOTE: Forks with standard dropouts are equipped with a secondary catch dropout to retain the wheel in the fork in the event the quick release comes loose.
2. Ensure that all bolts are tightened to the appropriate torque recommendations by the part's respective manufacturer.
3. Wipe the inner legs and clean the fork. Check the entire fork for any obvious damage.
4. Check the headset for proper adjustment. To check for a loose front headset apply the front brake with both wheels on level pavement and push the bike forwards and backwards rapidly to see if you hear the headset rattling. If it is, then it is too loose. Follow headset manufacturer's instructions to tighten.
5. Ensure that the front brake cable is properly routed and check brake adjustment. Follow brake manufacturer's instructions.

CHECKING OIL LEVEL

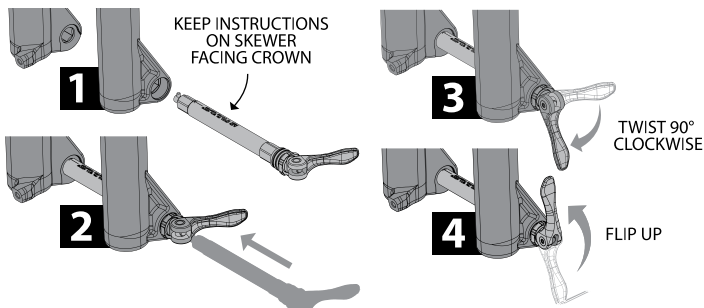
! WARNING SETTING THE PROPER OIL LEVEL IN YOUR DAMPED SUSPENSION FORK IS CRITICAL. THE DAMPING IS LOCATED IN THE RIGHT LEG OF YOUR FORK. NOT ENOUGH OIL WILL ALLOW FOAMING AND REDUCE THE PERFORMANCE. TOO MUCH OIL WILL RESTRICT TRAVEL AND MAY CAUSE DAMAGE TO THE SYSTEM AND CREATE AN UNSAFE RIDING CONDITION. FINISH READING THIS ENTIRE SECTION PRIOR TO ALTERING THE OIL LEVEL.

To check the oil level, remove the compression assembly located in the right leg (as you are looking at the fork from the rider's position). Leave the spring stack in place to keep the fork fully extended. Use a tape measure or “dip stick” to measure from the top surface of the fork leg to the oil surface (See Figure C at the back of the manual). Please consult www.manitoumtb.com for the correct oil level for your fork model.

NOTE: Use SAE 5WT suspension fork oil from high quality manufacturers such as Motorex or Maxima.

QR15 INSTALLATION INSTRUCTIONS

1. Flip the lever to the open position. You'll see an open arrow on the side of the lever. Align cross pin with the arrow on the axle. You will feel it click into place when it is in the proper position.
2. Place wheel into fork. Insert axle into the drive side dropout of the fork. When inserting the axle, you want to make sure that the writing on the axle is facing up and that the cross pin is vertical. The lever of the axle will be pointing out towards the front of the fork. Insert axle thru the casting and hub until it stops (the o-ring by the tension dial should be inside the casting counter bore).
3. Rotate lever 90 degrees clockwise until you feel it click into place.
4. Flip lever up to the closed position locking the axle. If it feels like it requires too much force to close the lever, adjust the tension with the adjuster dial. Adjust by turning the adjuster dial clockwise to decrease tension. Counter-clockwise rotation will increase tension if the axle feels too loose when closing the lever.



If you have any questions regarding your Manitou suspension fork, in the USA contact the Manitou Customer Service Department at 888/686-3472, or for information outside of the USA contact your authorized Manitou dealer or distributor. You can also log on to www.manitoumtb.com and download this manual or see detailed instructions on how to service your suspension fork.

WARRANTY INFORMATION

Any Hayes Bicycle Group (HBG) product found by the factory to be defective in materials and/or workmanship within one year (two years in European Union countries) from the date of purchase will be repaired or replaced at the option of the manufacturer, free of charge, when received at the factory or authorized distributor locations with proof of purchase, freight prepaid. Any other warranty claims not included in this statement are void. This includes assembly costs (for instance by the dealer), which shall not be covered by HBG. This warranty does not cover breakage, bending, or damage that may result from crashes or falls. This warranty does not cover any defects or damage caused by alterations or modification of new HBG products or parts or by normal wear, accidents, improper maintenance, damages caused by the use of parts of different manufacturers, improper use or abuse of the product, or failure to follow instructions contained in the applicable instruction manual. Any modifications made by the user will render the warranty null and void. The cost of normal maintenance or replacement of service items, which are not defective, shall be paid for by the original purchaser. This warranty is expressly in lieu of all other warranties, and any implied are limited in duration to the same duration as the expressed warranty herein. HBG shall not be liable for any incidental or consequential damages. Customers in countries other than USA should contact their dealer or local HBG distributor.

TABLE 1 - WHEEL CLEARANCE

	MINIMUM ARCH CLEARANCE	MAXIMUM TIRE WIDTH
FORK MODEL	(SEE FIGURE A)	(SEE FIGURE B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP MARVEL	9,5 mm	63 mm

TABLE 2 - SAG MEASUREMENT

FORK TRAVEL	SAG
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABLE 3 - RECOMMENDED TORQUE SPECIFICATIONS

ITEM	TORQUE SPECIFICATIONS - Nm (in-lbs)
HEX AXLE BOLTS	3,4 - 4,5 Nm (30 - 40 in-lb)
REMOTE HANDLEBAR CLAMP	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 in-lb)
REMOTE LEVER CABLE CLAMP SCREW	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 in-lb)

• DEUTSCH

MANITOU FEDERGABELN

WIR GRATULIEREN IHNEN ZUR WAHL DER NEUESTEN ERHÄLTlichen FEDERUNGSTECHNOLOGIE. Diese Gabel ist zum Einbau in das Fahrrad fertig vormontiert. Sie wird mit einem 28,5 mm (1 1/8 Zoll) Gabelschaftrohr oder einem optionalen 38 mm (1,5 Zoll) konischen Gabelschaftrohr geliefert und ist u.U. auch in Scheibenbremsen- oder Sechskant-Steckachsen-Ausführung erhältlich. Ein am Lenker angebrachter Reflektor ist während des Radfahrens auf der Straße zu benutzen. Dieser Reflektor ist nicht im Lieferumfang der Gabel enthalten.

Diese Anleitung gilt für alle Manitou Gabeln, einschließlich der Modelle MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT und PRO, CIRCUS COMP und EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO, TS AIR und MRD, MARVEL COMP, EXPERT und PRO sowie R7 PRO und MRD. Alle Abbildungen und Tabellen sind am Ende dieser Anleitung zu finden. Diese Anleitung kann auch von der Website www.manitoumtb.com heruntergeladen werden.



WARNUNG INFORMATIONEN ZUR VERBRAUCHERSICHERHEIT

FAHRRADFAHREN IST GEFÄHRlich, UND DER RADFAHRER MUSS DAS FAHRRAD JEDERZEIT UNTER KONTROLLE HABEN. JEDER STURZ MIT DEM FAHRRAD KANN ZU SCHWEREN ODER GAR TÖDLICHEN VERLETZUNGEN FÜHREN. DAS DURCHLESEN DER GESAMTEN ANLEITUNG UND EINE ORDNUNGSGEMÄSSE INSTANDHALTUNG DES FAHRRADES SOWIE DER FEDERGABEL VERRINGERN DIE GEFAHR VON VERLETZUNGEN ODER UNFÄLLEN MIT TÖDLICHEN FOLGEN FÜR DEN RADFAHRER. VOR JEDER BENUTZUNG DES FAHRRADES MUSS DIE FEDERGABEL (NACH EINER REINIGUNG) BEI GUTEN LICHTVERHÄLTNISSEN GRÜNDlich ÜBERPRÜFT WERDEN, UM SICHERZUSTELLEN, DASS BEIM FAHREN, BEIM TRANSPORT ODER NACH EINEM STURZ KEINE BESCHÄDIGUNGEN AUFGETRETEN SIND. DABEI BESONDERS AUF GABELBRÜCKE, STANDROHRE, TAUCHROHRE, AUSFALLENDEN, BREMSBRÜCKENBEREICH UND STARKER BELASTUNG AUSGESETZTEN STELLEN (WIE SCHWEISSNÄHTE, VERBINDUNGEN, BOHRUNGEN, KONTAKTSTELLEN MIT ANDEREN TEILEN USW.) ACHTEN. DAS FAHRRAD DARF NICHT GEFAHREN WERDEN, FALLS DIE GABEL ANZEICHEN VON VERBIEGUNGEN, LECKSTELLEN ODER RISSEN AUFWEIST, FALLS KNIRSCHENDE, QUIETSCHENDE, KLAPPERNDE ODER ANDERE UNGEWÖHNLICHE GERÄUSCHE ZU HÖREN SIND ODER FALLS EINES DER URSPRÜNGlich GELIEFERTEN TEILE FEHLT. BITTE SETZEN SIE SICH BEI FRAGEN ZU FUNKTION, INTAKTHEIT ODER ZUSTAND DER GABEL MIT IHREM VERTRAGSHÄNDLER ODER UNTER DER RUFNUMMER +1-262-242-4300 MIT DEM KUNDENDIENST VON MANITOU IN VERBINDUNG. MODIFIZIERUNGEN, DIE NICHT IN DIESER ANLEITUNG AUFGEFÜHRT SIND, STELLEN EIN SICHERHEITSRISIKO DAR. DURCHSCHNITTlichen UND EXTREMEN GELÄNDEFÄHRTEN SOWIE BEI MINDESTENS DREI GELÄNDEFÄHRTEN PRO WOCHE EMPFIEHt MANITOU, DIE FEDERGABEL JEDES JAHR EINER GRÜNDlichen WARTUNG ZU UNTERZIEHEN. SIE KÖNNEN DIE GABEL VON EINER MANITOU VERTRAGSWERKSTATT WARTEN LASSEN ODER SICH MIT EINEM AUTORISIERTEN KUNDENDIENSTZENTRUM IN VERBINDUNG SETZEN.



WARNUNG REFLEKTOREN

MANITOU GABELN SIND FÜR GELÄNDEFÄHRTEN VORGESEHEN. SIE WURDEN DAHER NICHT MIT REFLEKTOREN FÜR DEN STRASSENVERKEHR AUSGERÜSTET. SOLLTE DIE GABEL JEMALS IM ÖFFENTlichen STRASSENVERKEHR BENUTZT WERDEN, SOLLTEN SIE VOM HÄNDLER ODER EINER WERKSTATT GEEIGNETE REFLEKTOREN GEMÄSS DEN STRASSENVERKEHRS- UND SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR FAHRÄDER ANBRINGEN LASSEN. FRAGEN ZU DEN STRASSENVERKEHRS- UND SICHERHEITSVORSCHRIFTEN BEANTWORTET IHNEN DER HÄNDLER.



WARNUNG DIE FEDERGABEL MUSS ENTSPRECHEND IHRES ERWARTETEN FAHRSTILS AUSGEWÄHLT UND VERWENDET WERDEN. DIE GABEL AUSSCHLIESSlich ENTSPRECHEND DEN ANWEISUNGEN IN DIESER ANLEITUNG VERWENDEN, UND ALLE IN DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG ENTHALTENEN WARNHINWEISE BEFOLGEN – DIES GILT UNABHÄNGig VOM FAHRSTIL. WIRD DIE GABEL NICHT ENTSPRECHEND DES RAHMENS UND FAHRSTILS AUSGEWÄHLT, KANN DIES ZUM AUSFALL DER GABEL, ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRAD UND MÖGLICHERWEISE ZU SCHWEREN ODER TÖDLICHEN VERLETZUNGEN DES FAHRERS FÜHREN. DES WEITEREN WIRD DURCH EINE UNGEEIGNETE KOMBINATION VON RAHMEN UND GABEL FÜR DIE ERWARTETE DISZIPLIN

DIE GARANTIE DER GABEL UNGÜLTIG. DETAILIERTE INFORMATIONEN UND ANLEITUNGEN ZUR KORREKTEN AUSWAHL EINER GABEL FÜR IHREN FAHRSTIL SIND AUF UNSERER WEBSITE UNTER WWW.MANITOUMTB.COM/IU ZU FINDEN. GENERATOREN, GEPÄCKTRÄGER UND SCHEIBENBREMSEN DÜRFEN NUR AN DEN DAFÜR VORGEGEHENEN MONTAGEPUNKTEN DER GABELN ANGEBRACHT WERDEN. DIE GABEL NICHT MODIFIZIEREN, UM ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNGEN ZU BEFESTIGEN. DIE VERWENDUNG DES FAHRRADES FÜR DISZIPLINEN WIE FREERIDING, DIRT JUMPING UND DOWNHILL IST MIT EINEM ERHÖHTEN RISIKO VERBUNDEN, DAS DER FAHRER AUF EIGENE VERANTWORTUNG EINGEHT. GRÖßERE STUNTS/SPRÜNGE BEDEUTEN EINE HÖHERE WAHRSCHEINLICHKEIT FÜR SCHWIERIGKEITEN ODER PROBLEME MIT DER VERWENDETEN AUSTRÜSTUNG UND EIN STARK ERHÖHTES VERLETZUNGSRISIKO. ERLERNEN SIE DAS ORDNUNGSGEMÄSSE UMFahren VON HINDERNISSEN AUF WEGEN ODER AUF DER STRASSE, BEVOR SIE IM GELÄNDE FAHREN. DURCH DAS DIREKTE AUFFAHREN AUF HINDERNISSE WIE BORDKANTEN, STEINE, BÄUME, WURZELN, SCHLAGLÖCHER ODER ÄHNLICHES WIRD DIE GABEL KRÄFTEN AUSGESETZT, FÜR DIE SIE NICHT KONSTRUIERT WURDE.

DURCH UNSACHGEMÄSSE LANDUNG NACH EINEM SPRUNG ODER ABSPRUNG WIRD DIE GABEL EBENFALLS KRÄFTEN AUSGESETZT, FÜR DIE SIE NICHT KONSTRUIERT WURDE. SIE SOLLTEN SPRÜNGE ODER ABSPRÜNGE NUR DANN DURCHFÜHREN, WENN EINE ÜBERGANGS- ODER ABFAHRRAMPE VORHANDEN IST, DIE DIE WÄHREND DER LANDUNG ERZEUGTEN AUFPRALLKRÄFTE, DIE AUF DAS FAHRRADE UND DIE GABEL WIRKEN, ABFEDERN HELFEN KANN. ZUSÄTZLICH MÜSSEN BEIDE RÄDER DIE ÜBERGANGS- ODER ABFAHRRAMPE GLEICHZEITIG BERÜHREN. JEDE ANDERE ART VON LANDUNG IST GEFÄHRLICH, DA SIE DEN RAHMEN ODER DIE GABEL ÜBERMÄSSIG BELASTEN UND DADURCH ZUM AUSFALL EINES BAUTEILS ODER ZU EINEM UNFALL FÜHREN KANN. UNSACHGEMÄSSE LANDUNGEN KÖNNEN AUSSERDEM ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRADE FÜHREN, SELBST WENN KEIN BAUTEIL AUSFÄLLT. DIE NEIGUNG UND LÄNGE DER ÜBERGANGS- ODER ABFAHRRAMPEN IST VON DER HOHE EINES SPRUNGS ODER ABSPRUNGS ABHÄNGIG. DA JEDE SITUATION ANDERE HERAUSFORDERUNGEN AN EINEN FAHRER STELLT, VOR EINEM SPRUNG ODER ABSPRUNG MIT EINEM ERFAHRENEN FAHRER SPRECHEN.

FEHLER BEI DER ÜBERWINDUNG VON HINDERNISSEN AUF DER STRECKE ODER EINE UNSACHGEMÄSSE LANDUNG NACH EINEM SPRUNG ODER ABSPRUNG KANN ZUM AUSFALL DER GABEL, ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRADE UND MÖGLICHERWEISE ZU SCHWEREN ODER TÖDLICHEN VERLETZUNGEN DES FAHRERS FÜHREN. FAHREN SIE AUSSCHLIESSLICH AUF GELÄNDE, DAS SPEZIELL FÜR IHREN FAHRSTIL VORGEGEHEN IST. DIE GABELN NICHT MISSBRÄUCHLICH VERWENDEN ODER ÜBERMÄSSIG BEANSPRUCHEN. SIE MÜSSEN LERNEN, STETS DEN EIGENEN FÄHIGKEITEN ENTSPRECHEND ZU FAHREN. BEI UNSACHGEMÄSSER BENUTZUNG KÖNNEN SCHON WENIGE FAHRTEN EINEN ABNUTZUNGSGRAD DER GABELN HERVORRUFEN, DER ANSONSTEN ERST NACH JAHRELANGER NORMALER BENUTZUNG AUFTRITT. EIN SCHADEN IST DEM FAHRER MANCHMAL NICHT OFFENSICHTLICH, KANN JEDOCH ZUM AUSFALL INTERNER KOMPONENTEN ODER ZUR BEEINTRÄCHTIGUNG DER TRAGFÄHIGKEIT DES KONSTRUKTIONSWERKSTOFFES DER GABEL FÜHREN.

ALLE FEDERGABELN MÜSSEN REGELMÄSSIG KONTROLLIERT UND GEWARTET WERDEN. JE AGGRESSIVER DER FAHRSTIL, UM SO HÄUFIGER SIND KONTROLLEN UND WARTUNGSARBEITEN AN DER GABEL ERFORDERLICH. SOLLTE DIE GABEL UNGEWÖHNLICHE GERÄUSCHE VERURSACHEN, RATTEN, QUIETSCHEN, KLICKEN ODER SICH „LOSE“ BZW. AUF IRGEND EINE WEISE UNGEWÖHNLICH ANFÜHLEN, DARF SIE NICHT MEHR VERWENDET WERDEN UND MUSS SOFORT VON EINEM AUTORISIERTEN MANITOU HÄNDLER ÜBERPRÜFT UND REPARIERT WERDEN, BEVOR DAS FAHRRADE WIEDER VERWENDET WERDEN DARF. DIE GABEL REGELMÄSSIG KONTROLLIEREN UM SICHERZUSTELLEN, DASS SIE NICHT VERBOGEN, VERFORMT, GERISSEN ODER ANGESCHLAGEN IST. BEVOR EINE GABEL, DIE AUCH NUR EINE KLEINSTE BESCHÄDIGUNG AUFWEIST, WIEDER VERWENDET WERDEN DARF, MUSS SIE VON EINEM AUTORISIERTEN MANITOU HÄNDLER ÜBERPRÜFT WERDEN.

DENTIFIZIEREN IHRES FAHRSTILS

Die Federgabel muss entsprechend Ihres erwarteten Fahrstils ausgewählt und verwendet werden. Die Gabel ausschließlich entsprechend den Anweisungen in dieser Anleitung verwenden, und alle in dieser Bedienungsanleitung enthaltenen Warnhinweise befolgen – dies gilt unabhängig vom Fahrstil. Die verschiedenen Disziplinen sind unten beschrieben. Detaillierte Informationen und Anleitungen zur korrekten Auswahl einer Gabel für Ihren Fahrstil sind auf unserer Website unter www.manitoumtb.com/iu zu finden.

Trekking (TK): Trekking ähnelt dem XC-Stil, ist aber weniger aggressiv. Es wird langsamer gefahren, gewöhnlich auf asphaltierten und glatten Straßen, und erfordert keine Überwindung von Hindernissen wie Steinen, Wurzeln oder Senken. **Cross Country (XC):** Dieser Fahrstil wird auch als „Marathon“ bezeichnet. Er umfasst Fahrten auf hügeligen Strecken mit Unebenheiten und kleinen Hindernissen wie Steinen, Wurzeln oder Senken.

BEIM XC-STIL SIND KEINE SPRÜNGE ODER ABSPRÜNGE (Sprünge von Felsen, liegenden Baumstämmen oder Vorsprüngen) aus irgendeiner Höhe vorgesehen. XC-Gabeln dürfen nur mit speziell dafür entwickelten Reifen verwendet werden. XC-Gabeln können mit Scheiben-, Felgen- oder linearen Hebelbremsen gefahren werden.

All Mountain (AM): Dieser Fahrstil ist ein aggressiver XC-Stil mit Überwindung von größeren Hindernissen in unebenem Gelände. BEIM AM-STIL SIND KEINE SPRÜNGE ODER ABSPRÜNGE (Sprünge von Felsen, liegenden Baumstämmen oder Vorsprüngen) aus irgendeiner Höhe vorgesehen. Diese Gabeln dürfen nur mit Scheibenbremsen sowie Rahmen-, Rädern und anderen Komponenten verwendet werden, die speziell für diesen Fahrstil entwickelt wurden.

Freeride (FR): Dieser Fahrstil ist erfahrenen Fahrern vorbehalten und sieht steile Hänge, äußerst unebenes Gelände, große Hindernisse und moderate Sprünge vor. Freeride-Gabeln dürfen nur mit Scheibenbremsen sowie Rahmen-, Rädern und anderen Komponenten verwendet werden, die speziell für diesen Fahrstil entwickelt wurden.

Dirt Jumping (DJ): Dieser auch als „Urban Riding“ bezeichnete Fahrstil ist ausschließlich geübten Fahrern vorbehalten und umfasst Sprünge von Buckel zu Buckel und weiche Landungen auf abschüssigen Übergängen. Er sieht außerdem das Fahren oder Springen über und um von Menschen errichteten Hindernissen oder anderen festen Strukturen vor. Diese Gabeln dürfen nur mit Rahmen-, Rädern und anderen Komponenten verwendet werden, die speziell für diesen Fahrstil entwickelt wurden.

Downhill (DH): Diese Disziplin ist ausschließlich Profis oder wirklich geübten Fahrern vorbehalten. Sie umfasst relativ hohe Sprünge (oder „Absprünge“) und die Überwindung von größeren Hindernissen wie Felsblöcken, liegenden Baumstämmen oder Gräben. Diese Gabeln dürfen nur mit Scheibenbremsen sowie Rahmen-, Rädern und anderen Komponenten verwendet werden, die speziell für diesen Fahrstil entwickelt wurden.

ZWECKBESTIMMUNG

Detaillierte Informationen und Anleitungen zur korrekten Auswahl einer Gabel für Ihren Fahrstil sind auf unserer Website unter www.manitoumtb.com/iu zu finden.

TK	Trekking	Fahrten auf glattem Asphalt
XC	Cross-Country	Moderate Geländefahrten, Expeditionen und Wettkämpfe
AM	All Mountain	Aggressiveres Fahren als XC mit größeren Hindernissen
FR	Freeride	Schwierigste Abfahrten, Sprünge und Absprünge
DJ	Dirt Jumping	Luftsprünge, Stunts über von Menschen errichtete Hindernisse und Doppelslalom-Kurse
DH	Downhill	Aggressives Downhill-Fahren und Profirennen

	ZWECKBESTIMMUNG					
GABELMODELL	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT, TS AIR		•	•			
R7 MRD, PRO MARVEL		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website unter www.manitoumtb.com.



WARNUNG

„DOWNHILL-“, „FREESTYLE“-ODER WETTBEWERBLICHE BENUTZUNG

BERGABFAHREN MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT ODER WETTBEWERBLICHE BENUTZUNG EINES FAHRRADES SIND MIT HOHEN RISIKEN VERBUNDEN

UND KÖNNEN ZU SCHWEREN UNFÄLLEN FÜHREN, FÜR DIE DER FAHRER DIE ALLEINIGE VERANTWORTUNG TRÄGT. GESCHWINDIGKEITEN BEIM BERGABFAHREN KÖNNEN DENEN VON MOTORRÄDERN GLEICHKOMMEN UND SIND MIT ÄHNLICHEN GEFAHREN UND RISIKEN VERBUNDEN. TRAGEN SIE BEI DIESEN ANWENDUNGEN STETS ENTSPRECHENDE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG, EINSCHLIESSLICH EINEN HELM MIT GESICHTSSCHUTZ, VOLLFINGER-HANDSCHUHE UND HARNISCHE. DAS FAHRRAD VOR JEDER VERANSTALTUNG VON EINEM QUALIFIZIERTEN MECHANIKER INSPIZIEREN UND DIE OPTIMALE FUNKTIONSFÄHIGKEIT BESTÄTIGEN LASSEN. DIE REGELMÄSSIGE DURCHFÜHRUNG VON GRÜNDLICHEN ROUTINEWARTUNGEN IST BEI FAHRRÄDERN, DIE FÜR DOWNHILL- ODER FREESTYLE-ANWENDUNGEN BENUTZT WERDEN, BESONDERS KRITISCH. BESPRECHEN SIE DIE BEDINGUNGEN UND DIE ERFORDERLICHE AUSRÜSTUNG FÜR DAS DOWNHILL- ODER FREESTYLE-GELÄNDE MIT ERFAHRENIEN TEILNEHMERN UND WETTKAMPFFUNKTIONÄREN. DÄMPFUNGSSYSTEME UND SCHEIBENBREMSEN VERBESSERN DIE FAHREIGENSCHAFTEN UND DEN KOMFORT IHRES FAHRRADES UND ERMÖGLICHEN HÖHERE GESCHWINDIGKEITEN. DIE VERBESSERTEN FAHREIGENSCHAFTEN EINES FAHRRADES MIT DÄMPFUNGSSYSTEM UND SCHEIBENBREMSEN MÜSSEN JEDOCH MIT IHREN FÄHIGKEITEN IN EINKLANG GEBRACHT WERDEN. DIE VERBESSERUNG IHRER FÄHIGKEITEN BRAUCHT ZEIT UND VOR ALLEM ÜBUNG. FAHREN SIE VORSICHTIG, BIS SIE SICH MIT ALLEN FAHREIGENSCHAFTEN IHRES FAHRRADES UMFASSEND VERTRAUT GEMACHT HABEN. DAS ROBUSTE ERSCHENUNGSBILD VON MOUNTAINBIKES UND DIE AUSSTATTUNG MIT SCHEIBENBREMSEN KÖNNEN DEN ANSCHEIN ERWECKEN, DASS DIESE BIKES UNZERSTÖRBAR SIND – DIES IST JEDOCH EIN TRUGSCHLUSS. MOUNTAINBIKES SIND ZWAR BELASTBAR UND ROBUST, DURCH DOWNHILL- ODER FREESTYLE-ANWENDUNGEN BZW. WETTBEWERBLICHE BENUTZUNG WERDEN FAHRRÄDER UND KOMPONENTEN (SOWIE DER FAHRER) JEDOCH EXTREMEN BELASTUNGEN AUSGESETZT. DER WIEDERHOLTE EINSATZ EINER GABEL FÜR DOWNHILL-ANWENDUNGEN KANN ZUM PLÖTZLICHEN ODER FRÜHZEITIGEN AUSFALL EINES FAHRRADES ODER EINER KOMPONENTE FÜHREN UND DADURCH SCHWERE VERLETZUNGEN VERURSACHEN. WENN SIE AN VERANSTALTUNGEN DIESER ART TEILNEHMEN, KANN DIE LEBENSDAUER DES PRODUKTS ABHÄNGIG VON SCHWERE UND UMFANG DES EINSATZES BETRÄCHTLICH VERKÜRZT WERDEN. DER „NORMALE VERSCHLEISS“ EINER KOMPONENTE KANN STARK DAVON ABHÄNGEN, OB SIE WETTBEWERBS- ODER FREIZEITMÄSSIG EINGESETZT WIRD. AUS DIESEM GRUND VERWENDEN FAHRER AUF PROFESSIONELLER EBENE FÜR JEDE SAISON HÄUFIG NEUE FAHRRÄDER UND NEUE KOMPONENTEN UND LASSEN DIESE VON PROFESSIONELLEN MECHANIKERN WARTEN UND ÜBERPRÜFEN.

WARNUNG REDUZIerte LEBENSDAUER DER GABEL

DIE LEBENSDAUER DIESER GABEL WIRD REDUZIERT, WENN (1) SIE DIE GABEL MEHR ALS DER DURCHSCHNITTLICHE ANWENDER EINSETZEN, (2) SIE SCHWERER SIND ALS DER DURCHSCHNITTLICHE FAHRER, (3) DAS BEFAHRENE GELÄNDE UNEBENER IST ALS EIN DURCHSCHNITTLICHES GELÄNDE, (4) SIE KOMPONENTEN STÄRKER BEANSPRUCHEN ALS DER DURCHSCHNITTLICHE FAHRER, (5) DIE GABEL UNSACHGEMÄSS INSTALLIERT ODER GEWARTET WIRD, (6) DIE GABEL HÄRTEREN UMWELTBEDINGUNGEN ALS EINE DURCHSCHNITTLICHE GABEL AUSGESETZT WIRD (D.H. SCHWEISS, KORROSIVER SCHLAMM, SALZHALTIGE LUFT USW.) UND/ODER (7) DIE GABEL DURCH EINEN STURZ, SPRUNG ODER ANDERWEITIGEN MISSBRAUCH BESCHÄDIGT WIRD. JE MEHR DIESER FAKTOREN ZUTREFFEN, UMSO KÜRZER IST DIE LEBENSDAUER. GENAUERE ANGABEN SIND JEDOCH AUFGRUND DER VIELZAHL AN FAKTOREN NICHT MÖGLICH.

WARNUNG GABELBRÜCKEN MIT PRESSSITZ

DAS GABELSCHAFTTROHR (AN GABELN MIT EINZEL- UND DOPPELGABELBRÜCKE) UND DIE STANDROHRE (AN GABELN MIT EINZELGABELBRÜCKE) WURDEN IM WERK MIT PRESSSITZ MONTIERT UND DÜRFEN NICHT VON DER GABELBRÜCKE ENTFERNT WERDEN. EIN HERAUSPRESSEN BESCHÄDIGT DIE GABELBRÜCKE DAUERHAFT UND MACHT SIE UNREPARIERBAR, UND IHRE WEITERE BENUTZUNG WÜRD EINE SICHERHEITSRISIKO DARSTELLEN. ES DARF NIEMALS VERSUCHT WERDEN, EIN GEWINDELOSES GABELSCHAFTTROHR MIT EINEM GEWINDE ZU VERSEHEN. DAS ANBRINGEN EINES GEWINDES SCHWÄCHT DAS GABELSCHAFTTROHR UND STELLT EINE GEFÄHRDUNG DAR. DER EINZIG SICHERE WEG BESTEHT DARIN, DIE RICHTIGE GABELBRÜCKEN/GABELSCHAFTTROHR-EINHEIT BEIM HÄNDLER ZU BESORGEN ODER SICH AN DEN KUNDENDIENST VON MANITOU UNTER DER NUMMER +1-262-242-4300 ZU WENDEN.

DIE ÄNDERUNG DER LÄNGE ODER DES DURCHMESSERS EINES GABELSCHAFT-TROHRS ERFORDERT DEN AUSTAUSCH DER GESAMTEN GABELBRÜCKEN/

GABELSCHAFTTROHR-EINHEIT. DER AUSBAU UND DAS ERSETZEN DES GABELSCHAFTTROHRS STELLT EIN SICHERHEITSRISIKO DAR UND DARF NICHT SELBST VORGENOMMEN WERDEN.

ACHTUNG EINBAUANLEITUNG

Als Erstes ist zu prüfen, ob die Gabel mit dem richtigen Gabelschafttrohr geliefert worden ist. Möglicherweise muss die Länge des Gabelschafttrohrs an das Steuerrohr des Fahrrades angepasst werden. Falls Sie mit dieser Arbeit nicht vertraut sind oder das entsprechende Werkzeug zum Verkürzen des Gabelschafttrohrs nicht besitzen, sollten Sie sich für den Einbau an einen Händler mit einem qualifizierten Fahrradmechaniker wenden. Beim Kürzen der Steuereinheit einer Gabel gilt der Grundsatz: zweimal messen, einmal schneiden. Gabeln, die bei der Installation zu kurz geschnitten wurden, sind NICHT von der Garantie gedeckt.

EINLAUFEN

Die neue Gabel ist so konstruiert, dass das Einlaufen innerhalb der ersten paar Fahrten erfolgt (etwa 20 Stunden Gesamtfahrzeit). Vor dem Einlaufen stellen Sie möglicherweise fest, dass die Gabel sich steif und etwas ruckartig anfühlt. Nach der Einlaufzeit fühlt sich die Gabel viel gleichmäßiger an und reagiert wesentlich besser auf Bodenebenenheiten als direkt nach dem Einbau. Nach 20 Stunden sollten Sie die Einstellungen (falls zutreffend) noch einmal überprüfen, um die vollständige Feineinstellung der Gabel durchzuführen.

 **WARNUNG** NACH INSTALLATION EINER NEUEN KOMPONENTE AM FAHRRAD STETS EINE PROBEFAHRT DURCHFÜHREN (HELM NICHT VERGESSEN), UM DIE ORDNUNGSGEMÄSSE FUNKTION DER KOMPONENTE AUF EINER VERTRAUTEN STRECKE OHNE HINDERNISSE, VERKEHR ODER ÜBERMÄSSIG SCHWIERIGES GELÄNDE GRÜNDLICH ZU TESTEN. SICHERSTELLEN, DASS DIE NEUE KOMPONENTE UND ALLE ANDEREN TEILE RICHTIG FUNKTIONIEREN, BEVOR DAS FAHRRAD GEFAHREN WIRD.

EINBAU DER GABEL – EINZELNE GABELBRÜCKE

1. Die alte Gabel vom Fahrrad abnehmen.
2. Das Gabelschafttrohr messen und passend zum Steuerrohr des Fahrrads verkürzen (siehe ACHTUNG oben). Die alte Gabel kann als Muster zum Verkürzen des Gabelschafttrohrs verwendet werden.
3. Die Lagerschale des Steuerlagers von der alten Gabel abnehmen und auf das Gabelschafttrohr pressen, bis sie gemäß der Angaben des Steuersatzherstellers fest auf der Oberseite der Brücke aufsitzt.
4. Die Steuersatzlager und -ringe gemäß der Angaben des Steuersatzherstellers reinigen und schmieren.
5. Die unteren Lager (falls zutreffend) gemäß der Angaben des Steuersatzherstellers auf den Gabelbrücken-Steuersatzring setzen.
6. Das Gabelschafttrohr in das Steuerrohr des Rahmens einsetzen.
7. Obere Lager, Vorbau-Distanzstücke und Vorbau einbauen.
8. Die Vorbaukappe und Schraube einsetzen. Die Schraube gemäß der Angaben des Steuersatzherstellers festziehen.
9. Den Lenker anbringen und die Vorbau-Klemmschrauben oder die Vorbau-Klemmvorrichtung gemäß der Angaben des Vorbauherstellers festziehen.
10. Die Bremsen anbauen und gemäß der Angaben des Bremsenherstellers einstellen.
11. Bei Gabeln mit einem entfernt angeordnetem MILO-Verriegelungshebel den Hebel an einer einfach zugänglichen Stelle anbringen und gemäß den Drehmomentwerten in Tabelle 3 am Ende dieser Anleitung anziehen.
12. Bei Gabeln mit standardmäßigen Ausfallenden (keine Steckachse) den Schnellspanner des Vorderrads so einstellen, dass ein ausreichender Abstand zu den 7 mm (0,275 Zoll) dicken Sicherheitsnasen der Ausfallenden vorhanden ist. Der Schnellspanner muss gemäß der Angaben des Schnellspannerherstellers festgezogen werden, nachdem er richtig in den Gegenbohrungen der Ausfallenden sitzt. Dabei ist dafür zu sorgen, dass genügend Gewindeeingriff vorliegt (4 oder mehr Gewindegänge bei festgezogenem Spanner). Ordnungsgemäße Verwendung und Einstellung des Schnellspannhebels der Bedienungsanleitung des Fahrrads entnehmen. HINWEIS: Gabeln mit standardmäßigen Ausfallenden sind mit Ausfallenden-Sicherheitsnasen ausgestattet, um das Rad in der Gabel zu halten, falls sich der Schnellspanner lockert.
13. Zum Einbau der Sechskantachse die Achse einfach in das Ausfallende einschieben, wobei die Seite mit dem kleinen Achssechskant zuerst in den großen Ausfallenden-Sechskant eingesetzt wird. Die Stellschrauben in die Seite mit

dem kleinen Sechskant einschrauben und leicht festziehen. Die Gabel mehrmals hoch- und herunterschieben, um die Achse und Nabe zu zentrieren, und dann alle Klemmschrauben gemäß der Empfehlungen in Tabelle 3 festziehen.

- Den Bremszug gemäß der Anleitung des Bremsenherstellers anbringen (siehe untenstehenden WARNHINWEIS).

VERLEGUNG DES BREMSZUGES



WARNUNG

WENN DER BREMSZUG DER VORDERBREMSSE NICHT VORSCHRIFTSMÄSSIG VERLEGT UND SICHER AN DER GABEL BEFESTIGT WIRD, KANN ES ZU SCHWEREN ODER TÖDLICHEN VERLETZUNGEN KOMMEN.

Im Lieferumfang der Gabel ist eine kleine schwarze Scheibenbremse (Teil-Nr. 066455) enthalten, die an der Gabel angebracht werden kann, um die Verlegung der Seilzüge zu den Scheibenbremssattel zu erleichtern. Gabeln mit integrierten Seilzugführungen werden stattdessen mit einem standardmäßigen Kabelbinder geliefert. Die beste Methode ist unserer Meinung nach, den Seilzug so anzubringen, dass er außen am linken Gabelrohr entlang verläuft. Sicherstellen, dass die Bremsleitung nicht gequetscht wird oder mit dem Reifen in Kontakt kommt, wenn die Gabel über den gesamten Bereich eingefedert wird.



WARNUNG

BEIM EINBAU DES RADS MIT VORSCHRIFTSMÄSSIGEM REIFENDRUCK DARAUFGAHTEN, DASS EIN MINDESTABSTAND ZWISCHEN GABEL UND REIFEN EINGEHALTEN WIRD. NICHT-EINHALTUNG DES EMPFOHLENEN REIFENABSTANDS KANN ZUM PLÖTZLICHEN FESTKLEMMEN DES REIFENS WÄHREND DER FAHRT FÜHREN UND SCHWERE ODER TÖDLICHE VERLETZUNGEN VERURSACHEN.

Den Mindestabstand zum Reifen von einem beliebigen Punkt des Reifenprofils zur Bremsbrücke messen (siehe Abbildung A). Den gemessenen Abstand mit dem Bremsbrücken-Mindestabstand in Tabelle 1 vergleichen. Alle Abbildungen und Tabellen sind am Ende dieser Anleitung zu finden.

Die maximale Breite des Reifens messen (siehe Abbildung B). Den gemessenen Abstand mit der maximalen Reifenbreite in Tabelle 1 vergleichen.

ERSTMALIGE EINRICHTUNG

MESSUNG DES NEGATIVFEDERWEGS (Betrag der Einfederung durch das Gewicht des Fahrers in normaler Fahrposition)

Zum Messen des Negativfederwegs werden ein Bandmaß, ein Kabelbinder, ein Bleistift, ein Blatt Papier und ein Helfer benötigt.

- Einen Kabelbinder um das Gabelrohr binden und auf die Oberkante der Staubbichtung nach unten drücken.
- Den Fahrer auf dem Fahrrad Platz nehmen lassen. Es ist wichtig, dass der Fahrer die normale Fahrposition einnimmt (im Gleichgewicht, mit den Füßen auf den Pedalen). Den Fahrer absteigen lassen und die Gabel vollständig ausfahren lassen.
- Den Abstand zwischen der Oberkante der Staubbichtung und dem Kabelbinder messen. Tabelle 2 zeigt den Negativfederweg, der je nach Federweg der Gabel vorliegen sollte.
- An Gabeln mit Schraubenfeder und Vorspannverstellung wird durch Drehen des Knopfs im Uhrzeigersinn die Federvorspannung erhöht und der Negativfederweg verringert; durch Drehen des Knopfs gegen den Uhrzeigersinn wird die Federvorspannung verringert und der Negativfederweg erhöht.
- An Gabeln mit Luftfederung die Kappe vom Schrader-Ventil oben am linken Rohr abnehmen und die Gabel mithilfe einer Spezialdämpferpumpe (Manitou Teil-Nr. 85-4162) auf den gewünschten Luftdruck aufpumpen. Es wird darauf hingewiesen, dass das leichte Zischen beim Abnehmen der Pumpe durch Entweichen von Luft aus der Pumpe und nicht aus der Gabel verursacht wird.
- Wenn die Verstellung der Vorspannung oder des Luftdrucks nicht den vorschrittmäßigen Negativfederweg ergibt, wird unter Umständen ein neuer Fahrsatz benötigt.

EINSTELLUNG DES HAUPTFEDER-LUFTDRUCKS

Die Kappe oben am linken Rohr abnehmen und die Gabel mithilfe einer Spezialluftpumpe (Manitou Teil-Nr. 85-4162) auf den gewünschten Luftdruck aufpumpen. Es wird darauf hingewiesen, dass das leichte Zischen beim Abnehmen der Pumpe durch Entweichen von Luft aus der Pumpe und nicht aus der Gabel verursacht wird.

Das ACT Air System (Atmospheric Controlled Tuning) ermöglicht dem Fahrer die

Abstimmung der Schraubenfederate, ohne dass die Hauptfeder ausgetauscht werden muss. Der maximale Federluftdruck des ACT Air Systems beträgt 3,5 bar (50 psi). Für die meisten Fahrer ist ein Druck zwischen 0,7 und 2,0 bar (10 und 30 psi) optimal. Wenn der empfohlene Negativfederweg beim maximalen Druck überschritten wird, muss ein härterer Federsatz bestellt werden. Federsätze sind bei Ihrem Vertragshändler erhältlich.

Der maximale Hauptfeder-Luftdruck der MARS Air Feder beträgt 7,5 bar (110 psi). Für die meisten Fahrer ist ein Druck zwischen 5,5 und 7,0 bar (80 und 100 psi) optimal. Wenn der empfohlene Negativfederweg beim maximalen Druck überschritten wird, muss ein härterer Federsatz bestellt werden. Federsätze sind bei Ihrem Vertragshändler erhältlich.

Der maximale Hauptfeder-Luftdruck des TS Air System beträgt 10,4 bar (150 psi). Für die meisten Fahrer ist ein Druck zwischen 5,5 und 7,5 bar (80 und 110 psi) optimal.

Die maximale Hauptfederkraft beträgt 120 psi (8,27 bar) für das ISO-Luftsystem. Die meisten Fahrer finden 60-90 psi (4,1-6,2 bar) mit ISO-Luft optimal.

LUFTDRUCKLISTEN

Nachfolgend die Listen für den Luftdruck, die Ihnen beim Einstellen Ihrer Gabel helfen. Hier ist eine Liste der verschiedenen Luftsysteme und welche Gabel sie benutzt.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS AIR

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI [BAR]	STANDARD PSI [BAR]	FIRM PSI [BAR]
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 [3.4]
	200	90.7		70-100 [4.8-6.9]	
	170	77.1		60-90 [4.1-6.2]	
	140	63.5		50-70 [3.4-4.8]	
	120	54.4	80 [5.5]		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

R7 PRO & MRD				MINUTE TS AIR			
TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	
	LBS	KGS		LBS	KGS		
	220	99.8		220	99.8		
	200	90.7		200	90.7		
	170	77.1		170	77.1		
	140	63.5		140	63.5		
	120	54.4		120	54.4		
MAX PRESSURE: NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			MAX PRESSURE: NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)				

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A
	120	54.4	0-10 PSI (0-0.7 BAR)	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50 PSI (3.45 BAR)				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150 PSI (10.23 BAR)			

EINSTELLUNG DER DRUCKSTUFENDÄMPFUNG – ABSOLUTE+-DÄMPFUNG UND MILO-FERNBEDIENUNG

Gabeln mit Absolute+-Dämpfung können mit dem integrierten MILO-Fernverriegelungssystem nachgerüstet werden. MILO ist ein „Ein- oder Aus-System“, das am Lenker montiert wird, um die Aktivierung zu erleichtern.

EINSTELLUNG DER DRUCKSTUFENDÄMPFUNG – ABSOLUTE+

Die Absolute+-Dämpfung ermöglicht dem Fahrer die Erhöhung der Druckstufendämpfung durch Drehen des Einstellknopfes im Uhrzeigersinn. Die Endposition bietet die

Plattform für die Wirksamkeit der Pedalkraft. Der Betrag der Plattform kann intern mithilfe von Beilagscheiben eingestellt werden. Weitere Informationen sind unter www.manitoumtb.com zu finden.

EINSTELLUNG DER ZUGSTUFENDÄMPFUNG

Die Zugstufeneinstellung befindet sich bei Manitou Gabeln unten am rechten Gabelrohr. Drehen des Knopfs im Uhrzeigersinn (von unten auf die Gabel blickend) erhöht die Zugstufendämpfung; Drehen des Knopfs gegen den Uhrzeigersinn verringert die Zugstufendämpfung. Ein hartes Fahrverhalten kann durch eine zu langsame Einstellung der Zugstufendämpfung verursacht werden.

WARTUNG

Die Gabel muss regelmäßig gewartet, gereinigt und inspiziert werden, da sich abhängig von den Fahrbedingungen Feuchtigkeit und Schmutz in der Gabel ansammeln können. Es wird empfohlen, dass die Gabel regelmäßig zerlegt, gereinigt, getrocknet und neu geschmiert wird, um die Leistungsfähigkeit der Gabel zu gewährleisten. Nach jeder Fahrt die Standrohre und den Dichtungsbereich abwischen, um die Lebensdauer der Dichtung zu verlängern. Wartungs- und Einstellungsanleitungen können unter www.manitoumtb.com heruntergeladen werden.

EMPFOHLENE WARTUNGSINTERVALLE FÜR ALLE MANITOU GABELN	
NORMALE BEDINGUNGEN	
Kurze, sporadische Fahrten	Lange, häufige Fahrten
Gabel alle 6 Monate gemäß Wartungshandbuch zerlegen, Tauchrohre reinigen und das Semi Bath-Öl ersetzen. Dämpfungssysteme durch jährliches Wechseln des Dämpfungöls warten. Federpaket je nach Bedarf schmieren. Bei luftgefederten Gabelmodellen den Ölstand oben auf dem Luftkolben alle 2 Monate gemäß den Anleitungen auf der Website www.manitoumtb.com prüfen.	Gabel alle 4 Monate gemäß Wartungshandbuch zerlegen, Tauchrohre reinigen und das Semi Bath-Öl ersetzen. Dämpfungssysteme durch jährliches Wechseln des Dämpfungöls warten. Federpaket je nach Bedarf schmieren. Bei luftgefederten Gabelmodellen den Ölstand oben auf dem Luftkolben alle 6 Wochen gemäß den Anleitungen auf der Website www.manitoumtb.com prüfen.
EXTREME BEDINGUNGEN	
Kurze, sporadische Fahrten	Lange, häufige Fahrten
Gabel alle 4 Monate gemäß Wartungshandbuch zerlegen, Tauchrohre reinigen und das Semi Bath-Öl ersetzen. Dämpfungssysteme durch jährliches Wechseln des Dämpfungöls warten. Federpaket je nach Bedarf schmieren. Bei luftgefederten Gabelmodellen den Ölstand oben auf dem Luftkolben alle 6 Wochen gemäß den Anleitungen auf der Website www.manitoumtb.com prüfen.	Gabel alle 3 Monate gemäß Wartungshandbuch zerlegen, Tauchrohre reinigen und das Semi Bath-Öl ersetzen. Dämpfungssysteme durch jährliches Wechseln des Dämpfungöls warten. Federpaket je nach Bedarf schmieren. Bei luftgefederten Gabelmodellen den Ölstand oben auf dem Luftkolben alle 4 Wochen gemäß den Anleitungen auf der Website www.manitoumtb.com prüfen.



WARNUNG

VOR JEDER FAHRT:

1. Dafür sorgen, dass die Schnellspanner richtig eingestellt und fest angezogen sind. Ordnungsgemäße Verwendung und Einstellung des Schnellspannhebels sowie andere vor der Fahrt durchzuführende Prüfungen der Bedienungsanleitung des Fahrrads entnehmen. HINWEIS: Gabeln mit standardmäßigen Ausfallenden sind mit Ausfallenden-Sicherheitsnasen ausgestattet, um das Rad in der Gabel zu halten, falls sich der Schnellspanner lockert.
2. Sicherstellen, dass alle Schrauben mit dem vom Hersteller des entsprechenden Teils empfohlenen Drehmoment festgezogen sind.
3. Die Standrohre abwischen und die Gabel reinigen. Die gesamte Gabel auf offensichtliche Beschädigung prüfen.
4. Den Steuersatz auf vorschriftsmäßige Einstellung prüfen. Zum Prüfen auf eine losen Vorderrad-Steuersatz das Fahrrad mit beiden Rädern auf einer ebenen Asphaltfläche positionieren, die Vorderbremse betätigen und das Fahrrad schnell vor und zurück bewegen. Wenn der Steuersatz klappert, ist er zu lose

eingestellt und muss gemäß der Angaben des Steuersatzherstellers angezogen werden.

5. Sicherstellen, dass der Seilzug der Vorderbremse richtig verlegt ist. Die Bremseinstellung gemäß der Angaben des Bremsenherstellers kontrollieren.

PRÜFEN DES ÖLSTANDS



WARNUNG

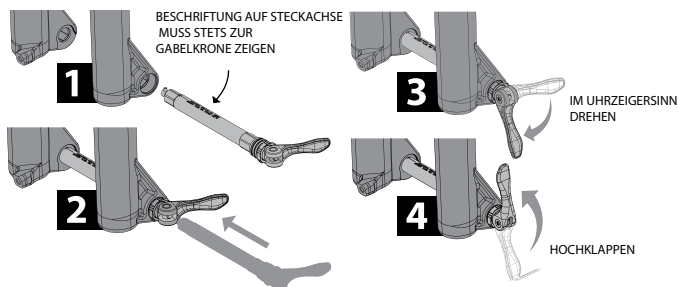
DIE EINSTELLUNG DES VORSCHRIFTSMÄSSIGEN ÖLSTANDS IN DER GEDÄMPFTEN FEDERGABEL IST ÄUSSERST WICHTIG. DIE DÄMPFUNG BEFINDET SICH IM RECHTEN ROHR DER GABEL. ZU WENIG ÖL FÜHRT ZU SCHÄUMEN UND VERRINGERT DIE LEISTUNG. ZU VIEL ÖL BESCHRÄNKt DEN FEDERWEG UND KANN DAS SYSTEM BESCHÄDIGEN UND ZU GEFÄHRLICHEN FAHRSITUATIONEN FÜHREN. VOR EINER ÄNDERUNG DES ÖLSTANDS DIESEN ABSCHNITT VOLLSTÄNDIG DURCHLESEN.

Zum Prüfen des Ölstands die Druckstufeneinheit entfernen, die sich im rechten Rohr (aus Fahrersicht auf die Gabel blickend) befindet. Das Federpaket eingebaut lassen, damit die Gabel im ausgefederten Zustand bleibt. Mit einem Bandmaß oder „Peilstab“ von der Oberseite des Gabelrohrs bis zum Ölpegel messen (Abbildung C). Der vorschriftsmäßige Ölstand für das jeweilige Gabelmodell kann der Website www.manitoumtb.com entnommen werden.

HINWEIS: Wir empfehlen die Verwendung von SAE 5WT Federgabelöl von Qualitätsherstellern wie Motorex oder Maxima.

QR 15 Einbauanleitung

1. Klappen Sie den Hebel auf die Stellung "Open". Sie sehen dann einen "Open"-Pfeil auf der Seite des Hebels. Richten Sie den Kreuzzapfen mit dem Pfeil auf der Achse aus. Sie können fühlen wie er einrastet, wenn er in der richtigen Position ist.
2. Setzen Sie das Laufrad in die Gabel ein. Stecken Sie die Achse in das antriebsseitige Ausfallende der Gabel. Wenn Sie die Achse einführen, sollten Sie sich vergewissern, dass die Beschriftung auf der Achse nach oben zeigt und dass der Kreuzzapfen senkrecht steht. Der Hebel der Achse muss nach vorn zeigen. Stecken Sie die Achse durch das Gussteil und die Nabe bis sie anschlägt (Der O-Ring auf der Spannscheibe sollte sich im Senkloch des Gabelbeins befinden.)
3. Drehen Sie den Hebel um 90° im Uhrzeigersinn bis Sie spüren wie er einrastet.
4. Klappen Sie den Hebel dann nach oben in die Verriegelungsstellung der Achse. Falls es sich anfühlt als ob es zu viel Kraft erfordern würde, den Hebel zu schließen, stellen Sie die Spannung mit der Einstellscheibe ein. Um die Spannung zu vermindern, drehen Sie die Einstellscheibe im Uhrzeigersinn. Das Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn erhöht die Spannung, falls sich die Achse beim Hochklappen des Hebels zu lose anfühlt.



Wenn Sie Fragen zu Ihrer Manitou Federgabel haben und in den USA ansässig sind, wenden Sie sich bitte an die Kundendienstabteilung von Manitou unter der Rufnummer +1-262-242-4300. Für Informationen außerhalb der USA setzen Sie sich bitte mit dem Manitou Vertragshändler oder Vertreter in Verbindung. Sie können auch unsere Website www.manitoumtb.com besuchen, um dieses Handbuch herunterzuladen oder detaillierte Anleitungen zur Wartung Ihrer Federgabel einzusehen.

TABELLE 1 – RADABSTAND

	BREMSBRÜCKEN-MINDESTABSTAND	MAXIMALE REIFENBREITE
GABELMODELL	(siehe Abbildung A)	(siehe Abbildung B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABELLE 2 – MESSUNG DES NEGATIVFEDERWEGS

GABELFEDERWEG	NEGATIVFEDERWEG
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABELLE 3 – EMPFOHLENE DREHMOMENTWERTE

TEIL	ANZUGSSPEZIFIKATIONEN
SECHSKANTACHSEN-SCHRAUBEN	3,4 - 4,5 Nm (30 - 40 in-lb)
ENTFERNT ANGEORDNETE LENKERKLEMMEN	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 in-lb)
ENTFERNT ANGEORDNETER HEBEL (SEILZUG-KLEMMSCHRAUBE)	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 in-lb)

GARANTIEINFORMATIONEN

Alle Produkte der Hayes Bicycle Group (HBG), bei denen innerhalb von einem Jahr (bzw. zwei Jahren in EU-Ländern) ab Kaufdatum Material- und/oder Verarbeitungsmängel seitens der Fabrik festgestellt werden, werden nach Ermessen des Herstellers kostenlos repariert und ersetzt, nachdem sie samt Kaufbeleg und frachtfrei im Werk eingetroffen sind. Jegliche andere Garantieansprüche, die nicht in dieser Erklärung aufgeführt sind, sind null und nichtig. Dazu gehören Montagekosten (beispielsweise beim Händler), die nicht von HBG übernommen werden. Diese Garantie erstreckt sich nicht auf Brüche, Verbiegungen oder Beschädigungen, die durch Kollisionen oder Stürze verursacht wurden. Von dieser Garantie sind außerdem Defekte oder Beschädigungen ausgeschlossen, die durch Änderungen oder Modifizierungen neuer Produkte oder Teile von HBG verursacht wurden sowie normaler Verschleiß, Unfälle, unsachgemäße Wartung, Beschädigungen, die durch Verwendung von Teilen anderer Hersteller verursacht wurden, falscher Gebrauch oder Missbrauch des Produkts bzw. die Nichteinhaltung der Anweisungen, die im geltenden Handbuch für das Produkt enthalten sind. Modifizierungen durch den Benutzer machen die Garantie null und nichtig. Die Kosten der normalen Wartung oder des Austauschs von Verschleißteilen, die nicht als defekt befunden wurden, sind vom Käufer des Produktes zu tragen. Diese Garantie gilt ausdrücklich anstelle aller anderer, und etwaige implizierte Garantien sind auf den gleichen Zeitraum begrenzt wie die hier gewährte ausdrückliche Garantie. HBG haftet nicht für mittelbare Schäden oder Folgeschäden. Kunden in Ländern außerhalb der USA sollten sich an den Händler oder die lokale HBG-Vertretung wenden.

• ESPAÑOL

HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN MANITOU

ENHORABUENA POR ELEGIR LA MÁS MODERNA TECNOLOGÍA DE SUSPENSIÓN DISPONIBLE. Esta horquilla viene completamente ensamblada y lista para ser instalada en la bicicleta. Viene equipada con un tubo de dirección de 2,85 cm (1-1/8 pulgadas) o con un tubo de dirección opcional cónico de 3,81 cm (1,5 pulgadas), y también puede estar disponible en versiones de sólo freno de disco o de eje pasante hexagonal. Para utilizar la bicicleta en caminos públicos es necesario instalar en el manillar un reflector (no incluido con la horquilla).

Este manual está diseñado como guía completa para todos los modelos de horquillas Manitou, que incluyen MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT y PRO, CIRCUS COMP y EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO y MRD, y R7 PRO y MRD. Todas las figuras y las tablas se encuentran al final de este manual. También es posible descargar este manual de la página de Internet www.manitoumtb.com.



ADVERTENCIA

INFORMACIÓN GENERAL DE SEGURIDAD PARA EL CONSUMIDOR

EL CICLISMO ES UNA ACTIVIDAD PELIGROSA QUE EXIGE QUE QUIEN LA PRACTIQUE MANTENGA CONTROL DE SU BICICLETA EN TODO MOMENTO. CUALQUIER CAÍDA DE LA BICICLETA PUEDE OCASIONAR LESIONES GRAVES O, EN EL PEOR DE LOS CASOS, LA MUERTE. AL LEER ESTAS INSTRUCCIONES EN SU TOTALIDAD, Y AL MANTENER SU BICICLETA Y SU HORQUILLA DE SUSPENSIÓN EN BUENAS CONDICIONES REDUCIRÁ CONSIDERABLEMENTE EL RIESGO DE SUFRIR LESIONES O INCLUSO LA MUERTE. SIEMPRE QUE PLANEE UTILIZAR SU BICICLETA DEBE EXAMINAR DE CERCA LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN (DESPUÉS DE LIMPIARLA) CON BUENA LUZ NATURAL PARA ASEGURARSE DE QUE NO LE HAYA OCURRIDO NINGÚN DAÑO DURANTE EL USO, EL TRANSPORTE, O DESPUÉS DE UNA CAÍDA. PONGA ESPECIAL ATENCIÓN AL PUENTE, A LAS BARRAS, A LAS BOTELLAS, A LAS PUNTERAS, AL ARCO DE FRENO Y A LOS “PUNTOS DE ESFUERZO” (COMO SOLDADURAS, REBORDES, ORIFICIOS Y PUNTOS DE CONTACTO CON OTRAS PIEZAS, ETC.). NO USE LA BICICLETA SI LA HORQUILLA PARECE ESTAR DOBLADA, TENER FUGAS, GRIETAS, SI ESCUCHA CRUJIDOS, RECHINIDOS, GOLPETEO METÁLICO O CUALQUIER OTRO SONIDO EXTRAÑO, O SI LE FALTA CUALQUIERA DE SUS COMPONENTES ORIGINALES. SI TIENE ALGUNA PREGUNTA RELACIONADA CON EL FUNCIONAMIENTO, LA INTEGRIDAD O EL ESTADO DE SU HORQUILLA, PÓNGASE EN CONTACTO CON SU PROVEEDOR O CON EL SERVICIO DE ATENCIÓN A CLIENTES MANITOU AL TELÉFONO 1 262-242-4300. CUALQUIER MODIFICACIÓN NO AUTORIZADA EN ESTE MANUAL DEBE SER CONSIDERADA INSEGURA. SI USA SU BICICLETA A CAMPO TRAVIESA DE MANERA AGRESIVA O MODERADA, O SI MONTA EN BICICLETA POR TERRENO ACCIDENTADO AL MENOS TRES VECES A LA SEMANA, MANITOU LE RECOMIENDA DARLE SERVICIO A SU HORQUILLA DE SUSPENSIÓN CADA AÑO PARA HACERLE UNA REVISIÓN COMPLETA. LLEVE LA HORQUILLA A UN AGENTE AUTORIZADO MANITOU, QUIEN PUEDE DARLE SERVICIO A SU HORQUILLA, O PÓNGASE EN CONTACTO CON UN CENTRO DE SERVICIO AUTORIZADO.



ADVERTENCIA

REFLECTORES

LAS HORQUILLAS MANITOU ESTÁN DISEÑADAS PARA USARSE A CAMPO TRAVIESA Y, POR ELLO, NO VIENEN EQUIPADAS CON LOS REFLECTORES NECESARIOS PARA USARLAS EN CAMINOS. SOLICITE A SU PROVEEDOR O A SU MECÁNICO QUE INSTALE LOS REFLECTORES CATADIÓPTICOS ADECUADOS PARA CUMPLIR CON LAS NORMAS DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD DE PRODUCTOS DE CONSUMO (CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION – C.P.S.C.) SI LA HORQUILLA VA A SER UTILIZADA EN CAMINOS EN ALGÚN MOMENTO. SI TIENE ALGUNA PREGUNTA CON RELACIÓN A LOS REFLECTORES C.P.S.C., PÓNGASE EN CONTACTO CON SU PROVEEDOR.



ADVERTENCIA

ES CRÍTICO QUE ELIJA Y UTILICE LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN APROPIADA PARA EL ESTILO CON QUE USTED PRACTICA EL CICLISMO, QUE UTILICE CORRECTAMENTE LA HORQUILLA Y QUE CUMPLA CON LAS ADVERTENCIAS QUE APARECEN EN EL MANUAL DEL PROPIETARIO. SI NO ELIJE LA HORQUILLA ADECUADA A SU CUADRO O A SU ESTILO DE CICLISMO, LA HORQUILLA PODRÍA FALLAR, LO QUE PODRÍA OCASIONAR PÉRDIDA DE CONTROL Y POSIBLEMENTE LESIONES GRAVES O LA MUERTE. ADEMÁS, EL USO DE UNA COMBINACIÓN INCORRECTA DE CUADRO Y HORQUILLA PARA EL ESTILO DE CICLISMO INVALIDARÍA LA GARANTÍA DE LA HORQUILLA. VISITE NUESTRO SITIO EN INTERNET EN WWW.

MANITOU.MTB.COM.

¡U PARA OBTENER INFORMACIÓN MÁS DETALLADA Y CONSEJOS PARA SELECCIONAR UNA HORQUILLA ADECUADA AL ESTILO CON QUE USTED PRACTICA EL CICLISMO. SÓLO SE DEBERÁN INSTALAR GENERADORES, PARRILLAS Y FRENOS DE DISCO EN LOS PUNTOS DE MONTAJE DESIGNADOS EN LAS HORQUILLAS. NUNCA HAGA MODIFICACIONES A SU HORQUILLA PARA INSTALAR EQUIPO. SE AGUDIZA EL NIVEL DE RIESGO VOLUNTARIO DE LOS CICLISTAS AL CONDUCIR EN ESTILO LIBRE (FREERIDING), AL HACER SALTOS EN MONTÍCULOS Y AL CONDUCIR CUESTA ABAJO. LOS SALTOS Y LAS ACROBACIAS MÁS ATREVIDAS AUMENTAN EL POTENCIAL DE TENER PROBLEMAS CON EL EQUIPO Y LA POSIBILIDAD DE SUFRIR LESIONES GRAVES. APRENDA A CONDUCIR CORRECTAMENTE PARA LIBRAR OBSTÁCULOS EN VEREDAS O CAMINOS. AL GOLPEAR DIRECTAMENTE BORDES DE ACERAS, ROCAS, ÁRBOLES, RAÍCES, U OBSTÁCULOS SIMILARES SE EJERCEN FUERZAS EN LA HORQUILLA PARA LAS CUALES NO HA SIDO DISEÑADA.

AL ATERRIZAR INCORRECTAMENTE DESPUÉS DE UN SALTO O UNA CAÍDA TAMBIÉN SE EJERCEN FUERZAS EN SU HORQUILLA PARA LAS CUALES NO FUE DISEÑADA. SÓLO DEBERÁ REALIZAR SALTOS O CAÍDAS CUANDO CUENTE CON UNA TRANSICIÓN O UNA RAMPA DESCENDENTE PARA AYUDAR A SU BICICLETA Y A SU HORQUILLA A ABSORBER LAS FUERZAS DE IMPACTO GENERADAS DURANTE EL ATERRIZAJE, Y AMBAS RUEDAS DEBERÁN HACER CONTACTO CON LA TRANSICIÓN O LA RAMPA DESCENDENTE AL MISMO TIEMPO. CUALQUIER OTRO TIPO DE ATERRIZAJE ES PELIGROSO YA QUE PODRÍA SOBRECARGAR EL CUADRO O LA HORQUILLA, Y OCASIONAR AVERÍAS EN ALGÚN COMPONENTE Y UN ACCIDENTE, O PODRÍA PROVOCAR QUE USTED PERDIERA EL CONTROL DE LA BICICLETA, INCLUSO SIN QUE HUBIERA COMPONENTES AVERIADOS. LA INCLINACIÓN Y LA LONGITUD DE LA TRANSICIÓN O DE LA RAMPA DESCENDENTE DEPENDEN DE LA ALTURA DE LA QUE USTED SALTE O CAIGA. CADA SITUACIÓN ES DISTINTA PARA CADA CICLISTA; CONSULTE A UN CICLISTA CON EXPERIENCIA ANTES DE INTENTAR REALIZAR SALTOS O CAÍDAS.

SI NO EVADE CORRECTAMENTE OBSTÁCULOS O SI NO ATERRIZA CORRECTAMENTE DESPUÉS DE SALTAR O CAER, SU HORQUILLA PODRÍA RESULTAR DAÑADA, LO QUE OCASIONARÍA PÉRDIDA DE CONTROL DE LA BICICLETA Y, POSIBLEMENTE, LESIONES GRAVES O LA MUERTE DEL CICLISTA. CONDUZCA SÓLO EN ÁREAS ESPECÍFICAMENTE DESIGNADAS PARA EL ESTILO CON QUE USTED PRACTICA EL CICLISMO. NO USE INCORRECTAMENTE SU HORQUILLA NI LA SOMETA A ABUSO. APRENDA A CONDUCIR CORRECTAMENTE, Y HÁGALO SIEMPRE DE ACUERDO A SUS HABILIDADES. LA CONDUCCIÓN DESCONTROLADA PRODUCE EL EQUIVALENTE DE AÑOS DE USO PESADO EN SUS HORQUILLAS DESPUÉS DE SÓLO UNOS CUANTOS PASEOS. A VECES EL DAÑO NO ES OBVIO AL USUARIO, PERO PUEDEN PRODUCIRSE DAÑOS A COMPONENTES INTERNOS O AFECTARSE LA CAPACIDAD DE CARGA DE LOS MATERIALES CON QUE SE FABRICÓ LA HORQUILLA.

TODAS LAS HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN REQUIEREN MANTENIMIENTO Y REPARACIONES REGULARES. MIENTRAS MÁS BRUSCAMENTE CONDUZCA, DEBERÁ REVISAR Y DAR MANTENIMIENTO A SU HORQUILLA CON MAYOR FRECUENCIA. SI SU HORQUILLA COMIENZA A HACER RUIDOS RAROS, GOLPETEOS, RECHINIDOS, CHASQUIDOS, O SI SE SIENTE SUELTA O DIFERENTE DE ALGUNA FORMA, NO DEBERÁ SEGUIR USÁNDOLA. UN CENTRO DE SERVICIO CERTIFICADO MANITOU DEBERÁ DE INMEDIATO REVISAR Y REPARAR LA HORQUILLA ANTES DE VOLVERLA A USAR. REVISE SU HORQUILLA CON REGULARIDAD PARA DETERMINAR SI ESTÁ DOBLADA, DEFORMADA, AGRIETADA, DESPORTILLADA, SIN IMPORTAR LA MAGNITUD. EN CASO DE QUE LO ESTÉ, NO DEBERÁ USARLA, SINO QUE UN CENTRO DE SERVICIO CERTIFICADO MANITOU DE INMEDIATO DEBERÁ REVISARLA Y REPARARLA ANTES DE QUE VUELVA A USARLA/VOLVER A USARLA.

IDENTIFIQUE SU ESTILO DE CICLISMO

Es crítico que elija y utilice la horquilla de suspensión apropiada para su estilo de ciclismo, que utilice correctamente la horquilla y que cumpla con todas las advertencias que aparecen en el manual del propietario. Consulte a continuación lo referente a distintas categorías de conducción. Visite nuestro sitio en Internet en www.manitoumtb.com/iu para obtener información más detallada y consejos para seleccionar una horquilla de acuerdo con su estilo de ciclismo.

De recorrido (Trekking - TK): El ciclismo de recorrido (trekking) es similar al ciclismo a campo traviesa (XC), pero no tan agresivo. Consiste en conducir más lentamente, generalmente en caminos pavimentados y lisos, y sin obstáculos tales como rocas, raíces o depresiones.

A campo traviesa (Cross Country - XC): También es conocido como "ciclismo de

maratón". Consiste en conducir por veredas donde hay baches y obstáculos menores, tales como rocas, raíces o depresiones. EL CICLISMO A CAMPO TRAVIESA (XC) NO INCLUYE SALTOS NI CAÍDAS DE GRAN ALTURA (saltar de rocas grandes, árboles caídos o salientes). Las horquillas para ciclismo a campo traviesa sólo deben ser usadas con neumáticos específicamente diseñados para ciclismo a campo traviesa. Las horquillas para campo traviesa pueden ser usadas con frenos de disco, de aro o de tiro lineal.

Toda montaña (All Mountain - AM): Estilo con mayor énfasis en ciclismo a campo traviesa agresivo, con obstáculos más grandes y en terreno más accidentado. EL CICLISMO A TODA MONTAÑA NO INCLUYE SALTOS NI CAÍDAS DE GRAN ALTURA (saltar de rocas grandes, árboles caídos o salientes). Estas horquillas sólo deben ser usadas con frenos de disco, así como con cuadros, ruedas y otros componentes específicamente diseñados para este estilo de ciclismo.

Estilo libre (Freeride - FR): Este estilo es para ciclistas hábiles e incorpora cuestras con mucho declive, terreno muy accidentado, obstáculos grandes y saltos moderados. Las horquillas para estilo libre sólo deben ser usadas con frenos de disco, así como con cuadros, ruedas y otros componentes específicamente diseñados para ciclismo de estilo libre.

Saltos en montículos (Dirt Jumping - DJ): También conocido como "ciclismo urbano", éste es sólo para los ciclistas más hábiles e incorpora saltos de un montículo de arena a otro, y aterrizajes suaves en una transición en el lado de declive hacia abajo. También incorpora conducir o saltar sobre y alrededor de estructuras artificiales de concreto o naturales. Estas horquillas sólo deben ser usadas con frenos de disco, así como con cuadros, ruedas y otros componentes específicamente diseñados para este estilo de ciclismo.

Cuesta abajo (Downhill - DH): Esta disciplina es sólo para ciclistas profesionales o muy hábiles. Incluye saltos relativamente altos (o "caídas") y librar obstáculos tales como rocas grandes, árboles caídos o baches. Estas horquillas sólo deben ser usadas con frenos de disco, así como con cuadros, ruedas y otros componentes específicamente diseñados para este estilo de ciclismo.

USOS RECOMENDADOS

Visite nuestro sitio en Internet en www.manitoumtb.com/iu para obtener información más detallada y consejos para seleccionar una horquilla de acuerdo con su estilo de ciclismo.

TK	De recorrido (Trekking)	Horquillas para ciclismo sobre pavimento liso
XC	A campo traviesa (Cross Country)	Terreno intermedio, expediciones y uso competitivo
AM	Toda montaña (All Mountain)	Mayor énfasis en ciclismo a campo traviesa agresivo, con obstáculos más grandes y terreno más accidentado
FR	Estilo libre (Freeride)	Horquillas para las pendientes, los saltos y las caídas más difíciles
DJ	Saltos en montículos (Dirt Jumping)	Suspensión para elevarse al aire (big air), instalaciones artificiales para acrobacias y
DH	Cuesta abajo (Downhill)	Horquillas para conducción agresiva cuesta abajo y para carreras profesionales

	USO RECOMENDADO					
MODELO DE HORQUILLA	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

ADVERTENCIA **CICLISMO “CUESTA ABAJO”, “ESTILO LIBRE” O COMPETITIVO**

CONducir CUESTA ABAJO A ALTA VELOCIDAD O EN COMPETENCIAS SIGNIFICA ACEPTAR EN FORMA VOLUNTARIA RIESGOS MUY ALTOS, Y EL CICLISMO CUESTA ABAJO O ESTILO LIBRE PUEDE OCASIONAR GRAVES ACCIDENTES. AL CONducIR “CUESTA ABAJO” SE PUEDEN ALCANZAR VELOCIDADES SIMILARES A LAS ALCANZADAS EN MOTOCICLETAS, CON PELIGROS Y RIESGOS SIMILARES. USE EQUIPO DE SEGURIDAD APROPIADO, INCLUSO UN CASCO CON CARETA COMPLETA, GUANTES CON DEDOS COMPLETOS, Y EQUIPO REFORZADO PARA EL CUERPO. HAGA QUE SU BICICLETA SEA REVISADA POR UN MECÁNICO CAPACITADO ANTES DE CADA EVENTO, Y ASEGÚRESE DE QUE SE ENCUENTRE EN PERFECTAS CONDICIONES. EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE RUTINA Y METICULOSO ES MÁS CRÍTICO QUE CON BICICLETAS QUE NO SON UTILIZADAS PARA CONducIR CUESTA ABAJO O EN ESTILO LIBRE. CONSULTE A CICLISTAS EXPERTOS Y A FUNCIONARIOS DE CARRERAS ACERCA DE LAS CONDICIONES Y DEL EQUIPO RECOMENDADO EN EL LUGAR EN QUE PLANEE CONducIR CUESTA ABAJO O EN ESTILO LIBRE. LA SUSPENSIÓN Y LOS FRENOS DE DISCO PUEDEN MEJORAR LA HABILIDAD DE MANEJO Y LA COMODIDAD DE SU BICICLETA, Y LE PUEDEN PERMITIR CONducIR A MAYOR VELOCIDAD. SIN EMBARGO, NO CONFUNDA SUS HABILIDADES PERSONALES DE CONducIR CON LAS HABILIDADES SUPERIORES DE UNA BICICLETA CON SUSPENSIÓN CON FRENOS DE DISCO. MEJORAR SUS HABILIDADES PERSONALES TOMARÁ TIEMPO Y PRÁCTICA. CONduzca CON CUIDADO HASTA QUE ESTÉ SEGURO DE QUE TIENE LA COMPETENCIA NECESARIA PARA APROVECHAR CORRECTAMENTE TODAS LAS HABILIDADES DE SU BICICLETA. AUNQUE LA APARIENCIA RESISTENTE DE LAS BICICLETAS DE MONTAÑA Y LOS FRENOS DE DISCO PUEDIERAN HACERLE PENSAR QUE SON INDESTRUCTIBLES, EN REALIDAD NO LO SON. POR SUPUESTO QUE SON FUERTES Y RESISTENTES. CONducIR CUESTA ABAJO, ESTILO LIBRE, O EN CARRERAS APLICA ESFUERZOS EXTREMOS EN LAS BICICLETAS Y EN SUS COMPONENTES (AL IGUAL QUE EN LOS CICLISTAS). EL USO REPETIDO DE UNA HORQUILLA AL CONducIR CUESTA ABAJO PUEDE OCASIONAR FALLAS REPENTINAS O PREMATURAS EN LA BICICLETA O EN EL COMPONENTE, LO QUE PODRÍA PROVOCAR LESIONES GRAVES. SI PARTICIPA EN ESTE TIPO DE EVENTOS, EL EQUIPO PUEDE DURAR SIGNIFICATIVAMENTE MENOS DEPENDIENDO DEL NIVEL Y TIEMPO DE CONduCCIÓN. EL “DESGASTE NORMAL” DE UN COMPONENTE PUEDE DIFERIR MUCHO ENTRE EL USO COMPETITIVO Y NO COMPETITIVO, POR LO QUE LOS CICLISTAS A NIVEL PROFESIONAL GENERALMENTE UTILIZAN BICICLETAS NUEVAS Y COMPONENTES NUEVOS EN CADA TEMPORADA, ADEMÁS DE QUE HACEN QUE MECÁNICOS PROFESIONALES DEN SERVICIO DE MANTENIMIENTO A SUS BICICLETAS.

ADVERTENCIA **REDUCCIÓN EN LA VIDA ÚTIL DE LA HORQUILLA**

LA VIDA ÚTIL DE ESTA HORQUILLA DISMINUYE SI (1) SE USA MÁS QUE EL PROMEDIO, (2) USTED PESA MÁS QUE UN CICLISTA PROMEDIO, (3) SE USA EN TERRENOS MÁS ACCIDENTADOS QUE EL PROMEDIO, (4) SE LES DA UN TRATO MÁS VIOLENTO A LOS COMPONENTES QUE EL PROMEDIO, (5) SE ENSAMBLA O SE LE DA SERVICIO DE MANERA INAPROPIADA, (6) DEBE SOPORTAR CONDICIONES MÁS ADVERSAS DEL MEDIO AMBIENTE QUE EL PROMEDIO (I.E. TRANSPIRACIÓN, LADOS CORROSIVOS, AIRE SALADO DEL MAR, ETC.), Y/O (7) RESULTA DAÑADA EN ALGÚN CHOQUE, SALTO O ALGÚN OTRO TIPO DE ABUSO. MIENTRAS MÁS DE ESTOS FACTORES SE CUMPLAN EN SU CASO, MÁS SE REDUCE SU VIDA ÚTIL, PERO ES IMPOSIBLE ESTIMAR EN CUÁNTO.

ADVERTENCIA **PUNTES AJUSTADOS A PRESIÓN**

EL TUBO DE DIRECCIÓN (TANTO EN HORQUILLAS DE PUENTE DOBLE COMO DE PUENTE SENCILLO) Y LAS BARRAS INTERIORES (EN HORQUILLAS DE PUENTE SENCILLO) SE INSTALAN A PRESIÓN EN LA FÁBRICA Y NUNCA DEBEN SER DESMONTADOS DEL PUENTE. SI SON DESMONTADOS SE DAÑA EL PUENTE, QUE NO PODRÁ SER REPARADO, Y LA BICICLETA SERÁ INSEGURA. NUNCA INTENTE ROSCAR UN TUBO DE DIRECCIÓN SIN ROSCA. AL ROSCAR EL TUBO DE DIRECCIÓN, ÉSTE SE DEBILITA, CON EL CONSIGUIENTE PELIGRO PARA LA CONduCCIÓN. PUEDE OBTENER EL TUBO DE DIRECCIÓN Y EL PUENTE ADECUADOS A TRAVÉS DE SU PROVEEDOR HABITUAL O AL LLAMAR AL SERVICIO DE ATENCIÓN A CLIENTES MANITOU AL TELÉFONO 1 262-242-4300.

SI DESEA TENER UN TUBO DE DIRECCIÓN MÁS LARGO, O SI ES NECESARIO

CAMBIAR EL DIÁMETRO, ES NECESARIO CAMBIAR EL CONJUNTO COMPLETO DE PUENTE Y TUBO DE DIRECCIÓN. QUITAR Y CAMBIAR EL TUBO DE DIRECCIÓN PUEDE OCASIONAR DAÑOS A LA HORQUILLA Y NO DEBE HACERSE NUNCA.

PRECAUCIÓN **INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN**

Primero asegúrese de que su horquilla tenga el tubo de dirección adecuado. Es posible que haya que cortar el tubo de dirección para ajustarlo a la barra de dirección de su bicicleta. Si no lo ha hecho nunca o si no tiene herramientas apropiadas para cortar el tubo de dirección, es recomendable que busque un distribuidor que cuente con un mecánico capacitado para efectuar la instalación. Al cortar la columna de dirección de una horquilla, asegúrese de medir dos veces antes de cortar; esta garantía NO cubre las horquillas que sean instaladas demasiado cortas.

PERIODO DE ACONDICIONAMIENTO

Su nueva horquilla ha sido diseñada para acondicionarse poco a poco durante las primeras veces que utilice la bicicleta (unas 20 horas de tiempo total de uso). Durante el período de acondicionamiento la horquilla se siente dura y se mueve de manera no uniforme. Tras este período, la horquilla irá cediendo más y tomará los baches de forma mucho más suave que la primera vez. Transcurridas 20 horas, vuelva a comprobar las regulaciones (que correspondan) para ajustar con precisión por completo la horquilla.

 **ADVERTENCIA** SIEMPRE QUE INSTALE CUALQUIER NUEVO COMPONENTE EN SU BICICLETA ASEGÚRESE DE PROBARLA A FONDO EN LAS CERCANÍAS (NO SE OLVIDE DE UTILIZAR UN CASCO) DONDE NO HAYA OBSTÁCULOS, TRÁFICO O TERRENO ESCABROSO. ASEGÚRESE DE QUE TODO FUNCIONE CORRECTAMENTE ANTES DE SALIR LEJOS EN LA BICICLETA O PARTICIPAR EN ALGUNA CARRERA.

INSTALACIÓN DE LA HORQUILLA – HORQUILLAS DE PUENTE SENCILLO

1. Desmonte la horquilla usada.
2. Mida y corte el tubo de dirección para adaptarlo a la barra de dirección de su bicicleta (vea la PRECAUCIÓN importante anterior). Puede utilizar la horquilla usada como guía para medir el largo del tubo de dirección.
3. Retire el anillo de rodadura del puente de dirección de la horquilla usada y presiónelo sobre el tubo de dirección de la horquilla nueva hasta que el anillo de rodadura quede asentado bien contra la parte superior del puente, de acuerdo con las instrucciones del fabricante de la dirección.
4. Limpie y engrase los anillos de rodadura y los rodamientos de la dirección, de acuerdo con las instrucciones del fabricante de la dirección.
5. Instale los rodamientos inferiores (en caso de que sea pertinente) en el anillo de rodadura del puente de la horquilla, de acuerdo con las instrucciones del fabricante de la dirección.
6. Introduzca el tubo de dirección en la barra de dirección del cuadro de la bicicleta.
7. Instale los rodamientos superiores, los espaciadores de la potencia y la potencia.
8. Instale la tapa y el perno de la potencia. Apriete el perno según las especificaciones del fabricante de la dirección.
9. Instale el manillar y apriete los tornillos de presión de la potencia o el sistema de fijación de la potencia, según las especificaciones del fabricante de la potencia.
10. Instale y regule los frenos, de acuerdo con las instrucciones del fabricante de los mismos.
11. En el caso de horquillas equipadas con palanca de bloqueo remoto MILO, instale la palanca en una posición fácilmente accesible y apriete a los valores indicados en la Tabla 3 al final de este manual.
12. En el caso de horquillas con punteras estándar (sin eje pasante), regule el mecanismo de liberación rápida de la rueda delantera para librar la puntera de sujeción secundaria de 7 mm (0,275 pulgadas) de espesor. El mecanismo de liberación rápida debe ser apretado a las especificaciones del fabricante de dicho mecanismo después de asentarlo adecuadamente en los agujeros escariados de la puntera. Asegúrese de que se haya roscado adecuadamente (4 roscas o más con el mecanismo de liberación rápida ajustado para bloquear). Siga las recomendaciones del fabricante de su bicicleta en lo referente al uso apropiado y a las regulaciones a la palanca de liberación rápida. NOTA: Las horquillas con punteras estándar vienen

equipadas con una puntera de sujeción secundaria, a fin de sujetar la rueda a la horquilla en el caso de que se suelte el mecanismo de liberación rápida.

- Para instalar el eje hexagonal sólo debe deslizar el eje en la puntera, introduciendo primero el extremo pequeño del eje en el orificio hexagonal grande de la puntera. Enrosque los pernos de apriete en el extremo pequeño del eje hexagonal, y apriete ligeramente. Empuje la horquilla hacia arriba y hacia abajo unas cuantas veces para centrar el eje y el buje, y después apriete todos los tornillos de presión a las recomendaciones de la Tabla 3.
- Instale el cable de freno de acuerdo con las instrucciones del fabricante (vea la ADVERTENCIA más adelante).

INSTALACIÓN DEL CABLE DE FRENO

ADVERTENCIA SI EL CABLE DE FRENO DELANTERO NO SE COLOCA ADECUADAMENTE A LA HORQUILLA, Y SI NO SE SUJETA DE FORMA SEGURA, PODRÍAN PRODUCIRSE LESIONES GRAVES E INCLUSO LA MUERTE.

Con la horquilla se incluye una pequeña guía de cables de frenos de disco de color negro (pieza n° 066455), que se puede colocar en la horquilla para facilitar la colocación de los cables en su ruta a las pinzas de los discos de freno. Las horquillas con guías de cables integradas tienen un precinto de seguridad (sujetador plástico tipo cremallera) para sujetar los cables. El mejor método que hemos encontrado es colocar el cable de tal forma que baje paralelo a la barra izquierda de la horquilla. Es necesario asegurarse de que el cable no se doble y de que no haga contacto con el neumático mientras la horquilla se mueve a lo largo de todo su recorrido.

ADVERTENCIA AL INSTALAR LA RUEDA CON UN NEUMÁTICO ADECUADAMENTE INFLADO, COMPRUEBE QUE HAYA EL ESPACIO MÍNIMO ENTRE LA HORQUILLA Y EL NEUMÁTICO. SI NO SE CUMPLE CON LAS ESPECIFICACIONES RECOMENDADAS DE ESPACIO MÍNIMO AL NEUMÁTICO, LA RUEDA PODRÍA DETENERSE BRUSCAMENTE Y CAUSAR LESIONES O LA MUERTE.

Mida el espacio libre mínimo al neumático desde cualquier punto en el perfil del neumático hacia arriba hasta la parte inferior del arco de freno (ver la Figura A). Compare este valor con los datos de la Tabla 1, donde se especifica el espacio libre mínimo del arco de freno. Todas las figuras y tablas están situadas al final de este manual.

Mida el neumático en su punto más ancho (ver la Figura B). Compare con los datos de la Tabla 1, donde se especifica la anchura máxima del neumático.

CONFIGURACIÓN INICIAL

MEDICIÓN DE LA COMPRESIÓN ESTÁTICA (la magnitud que se comprime la suspensión debido al peso del cuerpo del ciclista en su posición natural)

Para medir la compresión estática se necesita una cinta métrica, una cinta de amarre, un lápiz, papel y una persona que asista.

- Amarre una cinta de amarre alrededor de la barra de la horquilla, y empujela hacia abajo hasta la parte superior del cierre hermético contra polvo.
- Haga que quien vaya a utilizar la bicicleta se siente en el sillín. Es importante adoptar la misma postura que al montar (el peso centrado) con los pies en los pedales. Haga que el ciclista se baje de la bicicleta y deje que la horquilla regrese a su extensión total.
- Mida la distancia entre la parte superior del cierre hermético contra polvo y la cinta de amarre. La tabla 2 muestra la magnitud de compresión estática que debe haber de acuerdo con el recorrido de su horquilla.
- En las horquillas con muelle helicoidal y con regulación de precarga, si se gira el botón de regulación hacia la derecha aumenta la precarga del muelle y disminuye la compresión estática; si se gira el botón de regulación hacia la izquierda, disminuye la precarga del muelle y aumenta la compresión estática.
- En las horquillas neumáticas, retire la tapa del aire de la válvula Schrader situada en la parte superior o inferior de la barra izquierda y, utilizando una bomba especialmente diseñada para amortiguadores (pieza Manitou n° 85-4162), infle la horquilla a la presión deseada. Tenga en cuenta que el ligero silbido que se escucha al desconectar la bomba se debe al aire que sale de la bomba, no de la horquilla.
- Si la regulación de precarga o de presión neumática no proporciona la compresión estática adecuada, quizás sea necesario obtener un juego nuevo de muelles.

REGULACIÓN DE LA PRESIÓN DEL MUELLE NEUMÁTICO PRINCIPAL

Retire la tapa del aire situada en la parte superior (MARS Air, ACT Air, TS Air) de la barra izquierda de la horquilla y, utilizando una bomba de aire especialmente dedicada (pieza Manitou n° 85-4162), infle la horquilla a la presión deseada. Tenga en cuenta que el ligero silbido que se escucha al desconectar la bomba se debe al aire que sale de la bomba, no de la horquilla.

El sistema de ajuste fino de control atmosférico Atmospheric Controlled Tuning (ACT Air) está diseñado para permitir que el ciclista ponga a punto la relación elástica del muelle helicoidal sin necesidad de reemplazar el muelle principal. La presión neumática máxima del muelle es 3,5 barías (50 psi) en el caso del sistema ACT Air. La mayoría de los ciclistas opinan que la presión óptima es entre 0,7 y 2 barías (10 y 30 psi). Si a la presión máxima tiene más que la compresión estática recomendada, debe cambiar a un juego de muelle más firme. Éstos pueden pedirse de su concesionario local.

La presión neumática máxima del muelle principal es 7,5 barías (110 psi) en el caso de muelles MARS Air. La mayoría de los ciclistas consideran que el valor óptimo es de 5,5 a 7,0 barías (80 a 100 psi). Si a la presión máxima tiene más que la compresión estática recomendada, debe cambiar a un juego de muelle más firme. Éstos pueden pedirse de su concesionario local.

La presión máxima de aire del muelle principal es 10,4 barías (150 psi) en el caso del sistema TS Air. La mayoría de los ciclistas consideran que el valor óptimo es de 5,5 a 7,5 barías (80 a 110 psi) en el caso del sistema TS Air.

La presión máxima del resorte principal es de 120 psi (8,27 bar) para el sistema de aireado según norma ISO. La mayoría de los ciclistas considerarán óptima una tensión de 60 a 90 psi (4,1 a 6,2 bar) para las ISO.

TABLAS DE PRESIÓN DE AIRE

A continuación, encontrará tablas de presión de aire que lo ayudarán a instalar su tijera. Aquí tiene una lista de diferentes sistemas de aire y a qué tijera corresponden.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI [BAR]	STANDARD PSI [BAR]	FIRM PSI [BAR]
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 [3.4]
	200	90.7		70-100 [4.8-6.9]	
	170	77.1		60-90 [4.1-6.2]	
	140	63.5		50-70 [3.4-4.8]	
	120	54.4	80 [5.5]		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	MINUTE TS AIR
	LBS	KGS		STANDARD SPRING
	220	99.8	95-120 PSI [5.2-7.9 BAR]	75-95 PSI [5.2-6.6 BAR]
	200	90.7	90-110 PSI [5.2-7.2 BAR]	72-87 PSI [5.0-6.0 BAR]
	170	77.1	85-100 PSI [5.2-6.2 BAR]	68-80 PSI [4.7-5.5 BAR]
	140	63.5	80-95 PSI [4.8-6.2 BAR]	64-75 PSI [4.4-5.2 BAR]
	120	54.4	70-90 PSI [4.1-5.5 BAR]	55-72 PSI [3.8-5.0 BAR]
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150 PSI (10.23 BAR)			MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120 PSI (8.27 BAR)	

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI [2.0-3.4 BAR]	15 PSI [1.0 BAR]
	200	90.7	20-35 PSI [1.4-2.4 BAR]	10 PSI [0.7 BAR]
	170	77.1	10-25 PSI [0.7-1.7 BAR]	N/A
	140	63.5	5-15 PSI [0.3-1.0 BAR]	N/A
	120	54.4	0-10 PSI [0-0.7 BAR]	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50 PSI (3.45 BAR)				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BARI)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BARI)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BARI)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BARI)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BARI)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BARI)			

REGULACIÓN DE AMORTIGUACIÓN DE LA COMPRESIÓN – AMORTIGUACIÓN ABSOLUTE+ Y BLOQUEO REMOTO MILO

Las horquillas equipadas con el sistema de amortiguación Absolute+ pueden ser actualizadas al sistema integrado de bloqueo remoto MILO. MILO es un sistema que está activo o inactivo (on u off), diseñado para ser instalado en el manillar con el fin activar el bloqueo más fácilmente.

REGULACIÓN DE AMORTIGUACIÓN DE LA COMPRESIÓN – ABSOLUTE+

Absolute+ le permite al ciclista aumentar la compresión al girar el dispositivo de regulación hacia la derecha. La posición final proporciona la plataforma de eficacia de pedaleo. El nivel de plataforma puede regularse internamente por medio de cambios de elementos de compensación (calzos). Visite el sitio de Internet www.manitoumtb.com para obtener información adicional.

REGULACIÓN DE AMORTIGUACIÓN DEL REBOTE

Los dispositivos de regulación del rebote en las horquillas Manitou están situados en la parte inferior de la barra derecha de la horquilla. Al girar el dispositivo hacia la derecha (mirando la horquilla desde la parte inferior) aumenta la amortiguación del rebote, mientras que si se gira hacia la izquierda disminuye la amortiguación del rebote. Si la graduación del rebote es muy lenta, la conducción podría parecer brusca.

MANTENIMIENTO

La horquilla necesita mantenimiento, limpieza y revisión de forma periódica. Esto se debe a que la humedad y la suciedad pueden acumularse dentro de la horquilla, dependiendo de las condiciones en las que se conduzca. Para que la horquilla siga ofreciendo el mejor rendimiento se recomienda desmontarla, limpiarla, secarla y volver a lubricarla periódicamente. Después de utilizar la bicicleta, limpie con un paño las barras y el área de obturación para que dure más el obturador de estanqueidad. Puede descargar las instrucciones de puesta a punto y de servicio de www.manitoumtb.com.

INTERVALOS DE SERVICIO SUGERIDOS PARA TODAS LAS HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN MANITOU	
CONDICIONES NORMALES	
Uso breve, esporádico	Uso prolongado, frecuente
Desensamble la horquilla según las instrucciones del manual de servicio. Limpie la pieza fundida y cambie el aceite Semi Bath cada 6 meses. Cambie el aceite del amortiguador cada año. Engrase los muelles cuando sea necesario. En los modelos de horquilla neumática compruebe cada 2 meses el nivel de aceite que se acumula sobre el pistón neumático, según las instrucciones en www.manitoumtb.com .	Desensamble la horquilla según las instrucciones del manual de servicio. Limpie la pieza fundida y cambie el aceite Semi Bath cada 4 meses. Cambie el aceite del amortiguador cada año. Engrase los muelles cuando sea necesario. En los modelos de horquilla neumática compruebe cada 6 semanas el nivel de aceite que se acumula sobre el pistón neumático, según las instrucciones en www.manitoumtb.com .

INTERVALOS DE SERVICIO SUGERIDOS PARA TODAS LAS HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN MANITOU

CONDICIONES EXTREMAS

Uso breve, esporádico	Uso prolongado, frecuente
Desensamble la horquilla según las instrucciones del manual de servicio. Limpie la pieza fundida y cambie el aceite Semi Bath cada 4 meses. Cambie el aceite del amortiguador cada año. Engrase los muelles cuando sea necesario. En los modelos de horquilla neumática compruebe cada 6 semanas el nivel de aceite que se acumula sobre el pistón neumático, según las instrucciones en www.manitoumtb.com .	Desensamble la horquilla según las instrucciones del manual de servicio. Limpie la pieza fundida y cambie el aceite Semi Bath cada 3 meses. Cambie el aceite del amortiguador cada año. Engrase los muelles cuando sea necesario. En los modelos de horquilla neumática compruebe cada 4 semanas el nivel de aceite que se acumula sobre el pistón neumático, según las instrucciones en www.manitoumtb.com .

! ADVERTENCIA ANTES DE CADA USO:

1. Compruebe que los mecanismos de liberación rápida estén bien regulados y apretados. Siga las recomendaciones del manual del propietario de su bicicleta en lo referente al uso apropiado y a las regulaciones de la palanca de liberación rápida, y haga otras revisiones que deba hacer antes de utilizar la bicicleta. **NOTA:** Las horquillas con punteras estándar vienen equipadas con una puntera de sujeción secundaria, a fin de sujetar la rueda a la horquilla en caso de que se suelte el mecanismo de liberación rápida.
2. Asegúrese de que todos los pernos estén apretados según las recomendaciones de par de torsión del fabricante de las piezas que corresponda.
3. Limpie con un trapo húmedo las barras y la horquilla. Verifique que la horquilla no esté dañada.
4. Compruebe la dirección y realice las regulaciones necesarias. Para revisar si el conjunto de dirección está suelto, aplique el freno delantero cuando ambas ruedas estén en una superficie plana, y empuje la bicicleta hacia adelante y hacia atrás rápidamente para escuchar si la dirección hace ruido de vibraciones. Si lo hace, significa que está demasiado suelta. Para apretarla, siga las instrucciones del fabricante de la dirección.
5. Compruebe que el cable de freno delantero esté bien colocado y compruebe su regulación. Siga las instrucciones del fabricante de los frenos.

VERIFICACIÓN DEL NIVEL DE ACEITE

! ADVERTENCIA ES FUNDAMENTAL FIJAR EL NIVEL ADECUADO DE ACEITE EN LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN EQUIPADA CON SISTEMA DE AMORTIGUACIÓN. LA AMORTIGUACIÓN SE HALLA SITUADA EN LA BARRA DERECHA DE LA HORQUILLA. LA FALTA DE ACEITE PERMITE QUE SE FORME ESPUMA Y REDUCE EL RENDIMIENTO DE LA HORQUILLA. EL EXCESO DE ACEITE RESTRINGE EL RECORRIDO DE LA HORQUILLA, PUEDE PRODUCIR DAÑOS AL SISTEMA Y OCASIONAR RIESGOS DE CONDUCCIÓN. LEA TODA ESTA SECCIÓN ANTES DE CAMBIAR EL NIVEL DE ACEITE.

Para revisar el nivel de aceite, retire el conjunto de compresión que se halla situado en la barra derecha (mirando la horquilla desde la posición del ciclista). Deje el grupo de muelles en su lugar para mantener la horquilla totalmente extendida. Utilice una cinta métrica o una varilla indicadora de profundidad para medir la distancia desde la superficie superior de la barra de la horquilla hasta el nivel del aceite (Figura C). Consulte www.manitoumtb.com para ver cuál es el nivel de aceite adecuado para su modelo de horquilla.

NOTA: Use aceite para horquillas de suspensión SAE 5WT de fabricantes de aceite de alta calidad tales como Motorex o Maxima.

Si tiene alguna pregunta con relación a su horquilla de suspensión Manitou en Estados Unidos, póngase en contacto con el servicio de atención a clientes Manitou al teléfono 1 262-242-4300. Para recibir información fuera de Estados Unidos, póngase en contacto con su concesionario o distribuidor autorizado Manitou. También puede descargar este manual y ver instrucciones más detalladas sobre el mantenimiento de su horquilla de suspensión en www.manitoumtb.com.

Instrucciones de instalación de QR15

1. Mueva la palanca hacia la posición abierta. Verá una flecha abierta al costado de la palanca. Alinee el pasador cruzado con la flecha en el eje. Sentirá el clic cuando esté en la posición correcta.
2. Ubique la rueda dentro de la tijera. Inserte el eje dentro de la puntera del lado derecho de la tijera. Al insertar el eje, debe asegurarse de que la escritura sobre el mismo esté hacia arriba y de que el pasador cruzado esté vertical. La palanca del eje apuntará hacia la parte frontal de la tijera. Inserte el eje a través de las piezas fundidas y la masa hasta el final (la junta tórica próxima al selector de tensión debería estar dentro del orificio para remache de las piezas fundidas).
3. Haga rotar la palanca unos 90 grados en el sentido de las agujas del reloj hasta que haga clic cuando esté en su lugar.
4. Mueva la palanca hacia arriba en la posición cerrada, bloqueando el eje. Si siente que necesita más fuerza para cerrar la palanca, ajuste con el selector de ajuste. Ajústela haciendo girar el selector de ajuste en el sentido de las agujas del reloj para disminuir la tensión. La rotación en el sentido contrario a las agujas del reloj incrementará la tensión si se siente que el eje está muy flojo cuando cierra la palanca.

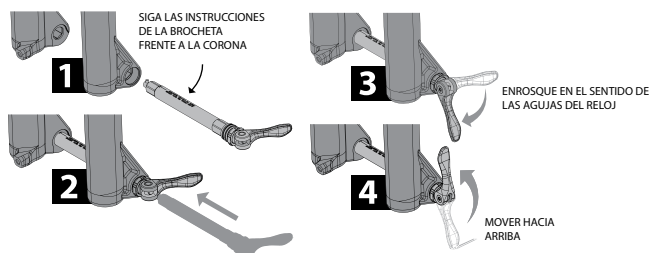


TABLA 1 – ESPACIO LIBRE DE RUEDA

	ESPACIO LIBRE MÍNIMO DEL ARCO DE FRENO	ANCHURA MÁXIMA DEL NEUMÁTICO
MODELO DE HORQUILLA	(Ver la figura A)	(Ver la figura B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABLA 2 – MEDICIÓN DE LA COMPRESIÓN ESTÁTICA

RECORRIDO DE LA HORQUILLA	COMPRESIÓN ESTÁTICA
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABLA 3 – ESPECIFICACIONES RECOMENDADAS DE PAR DE TORSIÓN

ELEMENTO	ESPECIFICACIONES DE PAR DE TORSIÓN - Nm (pulg-libras)
PERNOS DE EJE HEXAGONAL	3,4 - 4,5 Nm (30 - 40 pulg-libras)

TABLA 3 – ESPECIFICACIONES RECOMENDADAS DE PAR DE TORSIÓN

ABRAZADERA DE MANILLAR CON ACCIONADOR DE CONTROL REMOTO	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 pulg-libras)
TORNILLO DE SUJECCIÓN DE CABLE DE PALANCA DE BLOQUEO REMOTO	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 pulg-libras)

GARANTÍA

Cualquier producto de Hayes Bicycle Group (HBG) que la fábrica considere que tiene defectos ocasionados por materiales y/o mano de obra durante un año (dos años en los países de la Unión Europea) a partir de la fecha de adquisición será reparado o reemplazado a opción del fabricante, sin cargo alguno, cuando sea recibido en la fábrica o en un distribuidor autorizado junto con el comprobante de compra, y con el porte pagado. Ninguna otra reclamación de garantía no incluida en este documento tendrá validez. Esto incluye los costos de ensamblaje (por ejemplo, del concesionario), que HBG no cubrirá. Esta garantía no cubre roturas, doblamientos o deterioros que pudieran resultar de golpes o caídas. Esta garantía no cubre ningún defecto o daño causado por alteraciones o modificaciones de nuevos productos o piezas HBG, o por desgaste normal, accidentes, mantenimiento incorrecto, daños ocasionados por el uso de piezas de distintos fabricantes, uso incorrecto o abuso del producto, o por no seguir las instrucciones contenidas en el manual de instrucción que corresponda. Cualquier modificación realizada por el usuario anula e invalida la garantía. El costo de mantenimiento normal o de reemplazo de piezas de desgaste que requieren servicio, que no estén defectuosas, deberá ser pagado por el comprador original. Esta garantía prevalece expresamente sobre todas las demás garantías, y la duración de cualquier garantía implícita se limita a la misma duración de la garantía definida en la presente. HBG no se hace responsable de ningún daño accidental o indirecto. Los clientes de países distintos a los Estados Unidos deben ponerse en contacto con su concesionario o distribuidor local HBG.

FOURCHES A SUSPENSION MANITOU

TOUTES NOS FELICITATIONS POUR AVOIR CHOISI LE DERNIER CRI EN MATIERE DE TECHNOLOGIE DES FOURCHES A SUSPENSION. Cette fourche est entièrement assemblée, prête à être montée sur la bicyclette. Elle est équipée d'un tube pivot de 28,5 mm (1 1/8 po) ou, en option, d'un tube pivot conique de 38 mm (1,5 po), et peut être aussi disponible en version frein à disque uniquement ou en version à axe à boulon hexagonal. Pour l'usage sur route, un réflecteur doit être fixé au guidon ; il n'est pas fourni avec la fourche.

Le présent manuel est un guide complet qui traite de tous les modèles de fourches Manitou, y compris les MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT et PRO, CIRCUS COMP et EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO et MRD, et R7 PRO et MRD. Tous les chiffres et tableaux figurent à la fin du manuel. Le manuel peut aussi être téléchargé à partir du site www.manitoumtb.com.

AVERTISSEMENT CONSIGNES DE SECURITE GENERALES

LE CYCLISME EST UNE ACTIVITE QUI COMPORTE DES RISQUES ET QUI EXIGE QUE CELUI OU CELLE QUI LA PRATIQUE RESTE EN PERMANENCE MAITRE DE SA BICYCLETTE. TOUTE CHUTE PEUT OCCASIONNER DES BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. LIRE COMPLETEMENT LE MANUEL ET ENTREtenir CORRECTEMENT LA BICYCLETTE ET LA FOURCHE A SUSPENSION PERMET DE REDUIRE LE RISQUE DE BLESSURES ET MEME LE DANGER DE MORT. AVANT CHAQUE DEPLACEMENT, POUR S'ASSURER QU'AUCUN DEGAT NE S'EST PRODUIT EN CIRCULATION, EN COURS DE TRANSPORT OU EN CAS DE CHUTE, ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIERE A LA TETE, LES FOURREAUX INTERIEURS, LES FOURREAUX EXTERIEURS, LES PATTES ANTI-DETACHEMENT L'ARCEAU DE FREIN ET LES « POINTS DE TENSION » (SOUDURES, JOINTS, ORIFICES ET POINTS DE CONTACT AVEC D'AUTRES PIECES, ETC.). INSPECTER SOIGNEUSEMENT LA FOURCHE A SUSPENSION (APRES L'AVOIR NETTOYEE), A L'EXTERIEUR ET EN PLEINE LUMIERE, POUR S'ASSURER QU'ELLE EST INTACTE. NE PAS ROULER SI LA FOURCHE PRESENTE DES SIGNES DE TORSION, DE FISSURATION, DE RUPTURE, DE FUITE, OU SI ELLE EMET DES GRINCEMENTS, DES COGNEMENTS OU TOUTS AUTRES BRUITS ANORMAUX OU S'IL Y MANQUE UN DES ELEMENTS INITIALEMENT FOURNIS. POUR TOUTE QUESTION RELATIVE AU FONCTIONNEMENT, A L'INTEGRITE OU A L'ETAT DE LA FOURCHE, CONTACTER LE CONCESSIONNAIRE OU LE SERVICE CONSOMMATEUR MANITOU AU 1 (262) 242-4300. TOUTE MODIFICATION NON AUTORISEE DANS LE PRESENT MANUEL DOIT ETRE CONSIDEREE COMME DANGEREUSE. MANITOU RECOMMANDE AUX AMATEURS ET AUX PASSIONNES DE CYCLISME TOUT-TERRAIN QUI PRATIQUENT CE SPORT AU MOINS TROIS FOIS PAR SEMAINE, DE LUI CONFIER LA REVISION DE LEUR FOURCHE A SUSPENSION UNE FOIS PAR AN. CONFIER LA FOURCHE A UN REVENDEUR AGREE MANITOU A MEME DE L'ENTREtenir, OU S'ADRESSER A UN CENTRE D'ENTREtenIEN AGREE.

REFLECTEURS

LES FOURCHES MANITOU SONT DES FOURCHES TOUT TERRAIN ET EN TANT QUE TELLES NE SONT PAS EQUIPEES DE REFLECTEURS POUR L'USAGE SUR ROUTE. DEMANDER AU REVENDEUR OU A SON MECANICIEN D'INSTALLER LES REFLECTEURS CONFORMES A LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR SI ON PREVOIT UTILISER LA BICYCLETTE SUR DES VOIES PUBLIQUES. POUR TOUTE QUESTION RELATIVE AUX REFLECTEURS, S'ADRESSER AU REVENDEUR.

 **AVERTISSEMENT** IL EST ESSENTIEL DE CHOISIR ET D'UTILISER LA FOURCHE A SUSPENSION APPROPRIEE AU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE ET, QUEL QU'IL SOIT, D'UTILISER CORRECTEMENT CETTE FOURCHE ET DE TENIR COMPTE DE TOUTES LES MISES EN GARDE ENONCEES DANS LE PRESENT GUIDE D'UTILISATION. FAUTE DE CHOISIR ADEQUATEMENT LA FOURCHE EN FONCTION DU CADRE OU DU TYPE DE CYCLISME PRATIQUE, ON RISQUE D'ENDOMMAGER SA FOURCHE, DE PERDRE LA MAITRISE DE SA BICYCLETTE ET DE SE BLESSER GRAVEMENT VOIRE DE SE TUER. DE PLUS, UN APPARIEMENT INADEQUAT DU CADRE ET DE LA FOURCHE EN FONCTION DU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE EST CAUSE D'ANNULATION DE LA GARANTIE DE LA FOURCHE. VISITER LE SITE WWW.MANITOUTMB.COM/IU POUR PLUS AMPLE INFORMATION ET DES CONSEILS POUR LE CHOIX DE LA FOURCHE CORRESPONDANT AU TYPE DE

CYCLISME PRATIQUE. NE FIXER LES GENERATRICES, SUPPORTS ET FREINS A DISQUE QU'AUX POINTS DE MONTAGE PREVUS A CET EFFET. NE JAMAIS MODIFIER LA FOURCHE POUR POUVOIR Y FIXER QUELQUE EQUIPEMENT QUE CE SOIT. LA PRATIQUE DU « FREERIDING », DU « DIRT JUMPING » ET DU « DOWNHILLING » IMPLIQUE L'ACCEPTATION DELIBEREE D'UN NIVEAU DE RISQUE PLUS ELEVE. OUTRE LE RISQUE ACCRU DE BLESSURES GRAVES QU'ELLES COMPORTENT, LES ACROBATIES ET LES SAUTS DE GRANDE ENVERGURE SOUMETTENT L'EQUIPEMENT A DES CONTRAINTES NETTEMENT PLUS SEVERES. IL CONVIENT DONC D'APPRENDRE A CONTOURNER LES OBSTACLES CAR LA FOURCHE N'EST PAS CONÇUE POUR RESISTER A UN CHOC FRONTAL CONTRE LES BORDURES DE TROTTOIRS, LES ROCHERS, LES TRONCS D'ARBRE, LES RACINES, LES TROUS, ETC.

APRES UN SAUT, TOUT ATERRISSAGE INADEQUAT SOUMET LA FOURCHE A DES FORCES QU'ELLE N'EST PAS CONÇUE POUR ABSORBER. N'EXECUTER UN SAUT QU'EN TERRAIN SUFFISAMMENT INCLINE POUR QUE LA BICYCLETTE ET LA FOURCHE ABSORBENT LA FORCE DE L'IMPACT ET QUE LES DEUX ROUES TOUCHENT LE SOL EN MEME TEMPS, ET EN DOUCEUR. TOUT AUTRE TYPE D'ATERRISSAGE EST DANGEREUX, CAR IL PEUT SOUMETTRE LE CADRE OU LA FOURCHE A DES FORCES EXCESSIVES ET PROVOQUER LA RUPTURE D'UNE PIECE ET UN ACCIDENT, OU FAIRE PERDRE LA MAITRISE DE LA BICYCLETTE, MEME SI AUCUNE PIECE NE S'EST BRISEE. L'INCLINAISON ET LA LONGUEUR DU PLAN D'ATERRISSAGE DEPEND DE LA HAUTEUR DE LAQUELLE ON A SAUTE. COMME LES CONDITIONS DIFFERENT DANS CHAQUE CAS ET POUR CHAQUE PERSONNE, CONSULTER UN CYCLISTE EXPERIMENTE AVANT D'EXECUTER TOUT SAUT.

TOUT CYCLISTE QUI ROULE SANS EVITER LES OBSTACLES DE LA PISTE OU QUI ATERRIT INCORRECTEMENT RISQUE D'ENDOMMAGER SA FOURCHE, DE PERDRE LA MAITRISE DE SA BICYCLETTE ET DE SE BLESSER GRAVEMENT VOIRE DE SE TUER. NE ROULER QUE DANS LES ZONES SPECIALEMENT ADAPTEES AU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE. NE PAS EMPLOYER INCONSIDEREMENT SA FOURCHE. APPRENDRE COMMENT BIEN ROULER, ET NE JAMAIS ALLER AU-DELA DE SES CAPACITES. SI ON ROULE SANS PRENDRE LES PRECAUTIONS VOULUES, EN QUELQUES SORTIES, ON SOUMET LA FOURCHE A L'EQUIVALENT D'ANNEES D'UTILISATION DANS DES CONDITIONS DIFFICILES. MEME S'ILS NE SONT PAS TOUJOURS EVIDENTS POUR L'UTILISATEUR, LES DEGATS PEUVENT AVOIR ENDOMMAGE DES COMPOSANTS INTERNES OU AFFAIBLI LES MATERIAUX DONT SONT FAITES LES PIECES DE LA FOURCHE.

TOUTES LES FOURCHES A SUSPENSION EXIGENT D'ETRE ENTREtenUES ET REPARRES REGULIEREMENT. PLUS ON ROULE DANS DES CONDITIONS DIFFICILES, PLUS ON DOIT LES INSPECTER ET LES ENTREtenir FREQUEMMENT. DES QU'ELLES SE COMMENCENT A EMETTRE DES BRUITS BIZARRES COMME DES GRINCEMENTS, DES COGNEMENTS, DES CLIQUETIS, OU SEMBLANT « DESSERREES » OU EN QUOI QUE CE SOIT DIFFERENTES DE L'ORDINAIRE, CESSER DE LES UTILISER ET LES FAIRE INSPECTER ET REPARER DANS UN CENTRE D'ENTREtenIEN MANITOU AGREE. INSPECTER REGULIEREMENT LES FOURCHES ET S'ASSURER QU'ELLES NE SONT PAS VOILEES, DEFORMEES, FISUREES, ECAILLEES, AUSSI LEGEREMENT QUE CE SOIT. LES FAIRE IMMEDIATEMENT INSPECTER ET REPARER DANS UN CENTRE D'ENTREtenIEN MANITOU AGREE AVANT DE LES REUTILISER.

TYPES DE CYCLISME

Il est essentiel de choisir et d'utiliser la fourche à suspension appropriée au type de cyclisme qu'on pratique et, quel qu'il soit, d'utiliser correctement cette fourche et de tenir compte de toutes les mises en garde énoncées dans le présent guide d'utilisation. Voir ci-après les différents types de cyclisme. Visiter le site www.manitoumtb.com/iu pour plus ample information et des conseils pour le choix de la fourche correspondant au type de cyclisme pratiqué.

Randonnée touristique (« Trekking » - TK) : La randonnée touristique ressemble au tout terrain, mais en moins exigeant. Elle se pratique à plus basse vitesse, en général sur chaussée asphaltée et lisse, et n'implique aucun franchissement d'obstacles comme des roches, des racines ou des dépressions.

Tout terrain (« Cross Country » - XC) : Egalement appelé « marathon cycliste », ce sport se pratique en terrain vallonné, sur des pistes susceptibles de comporter des bosses et de plus petits obstacles, comme des roches, des racines ou des dépressions. LE TOUT TERRAIN NE COMPORTE PAS DE SAUTS DE GRANDE AMPLITUDE OU D'UNE TRES GRANDE HAUTEUR (franchissement de rochers, de troncs d'arbre ou corniches) de quelque hauteur que ce soit. Les fourches tout terrain ne doivent être utilisées qu'avec des pneus spécialement conçus pour le tout terrain. Elles peuvent être utilisées avec des freins à disque, à patins ou à traction linéaire.

Montagne (« All Mountain » - AM) : Type de cyclisme se rapprochant davantage du tout terrain de haut niveau, avec de plus gros obstacles et en terrain difficile. CE TYPE DE CYCLISME NE COMPORTE PAS DE SAUTS DE GRANDE AMPLITUDE OU D'UNE TRES GRANDE HAUTEUR (franchissement de rochers, de troncs d'arbre ou de corniches) de quelque hauteur que ce soit. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des freins à disque, ainsi que des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de cyclisme.

Randonnée libre (« Freeride » - FR) : Réservé aux cyclistes expérimentés, ce type de cyclisme qui se pratique en terrain très difficile, comprend le franchissement de gros obstacles et des sauts d'amplitude moyenne. N'utiliser les fourches de randonnée libre qu'avec des freins à disque, des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour la randonnée libre.

Dirt Jumping (« Dirt Jumping » - DJ) : Egalement appelé « assaut urbain », ce sport réservé aux cyclistes les plus doués consiste à sauter d'un monceau de terre à un autre et à atterrir en douceur sur un plan incliné. Il consiste en outre à rouler sur des structures en béton ou à les franchir. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de sport.

Descente (« Downhill » - DH) : Cette discipline est réservée aux cyclistes professionnels ou aux experts. Elle comporte des sauts d'une très grande hauteur et le franchissement de plus grands obstacles comme des rochers, des troncs d'arbre ou des fosses. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des freins à disque, des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de cyclisme.

UTILISATIONS ENVISAGEES

Visiter le site www.manitoumtb.com/lu pour plus ample information et des conseils pour le choix de la fourche correspondant au type de cyclisme pratiqué.

TK	Randonnée touristique (Trekking)	Fourches pour le roulement sur chaussée lisse
XC	Tout terrain (Cross Country)	Fourches pour les terrains de difficulté moyenne, les expéditions et la compétition
AM	Montagne (All Mountain)	Fourches pour cyclisme se rapprochant davantage du tout terrain de haut niveau, avec de plus gros obstacles
FR	Randonnée libre (Freeride)	Fourches pour la descente et les sauts d'une très grande hauteur les plus difficiles
DJ	Dirt jumping	Suspension pour le big air, les constructions pour acrobaties et les courses de slalom en parallèle
DH	Descente (Downhill)	Fourches pour le cyclisme de compétition et les courses en descente réservées aux cyclistes professionnels

	UTILISATIONS ENVISAGEES					
MODELES DE FOURCHE	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Visiter le site www.manitoumtb.com pour plus ample information.

AVERTISSEMENT « DESCENTE », « FREESTYLE » OU CYCLISME DE COMPETITION

DEVALER DES PENTES A HAUTE VITESSE OU EN COMPETITION, C'EST PRENDRE DELIBEREMENT DE GRANDS RISQUES CAR LA DESCENTE OU LA PRATIQUE DU FREESTYLE PEUVENT OCCASIONNER DE GRAVES ACCIDENTS. EN DESCENTE, ON ROULE A DES VITESSES COMPARABLES A CELLES D'UNE MOTOCYCLETTE, AVEC DES RISQUES SEMBLABLES. IL CONVIENT DE PORTER UN EQUIPEMENT DE SECURITE ADEQUAT, NOTAMMENT UN CASQUE PROTEGEANT L'ENSEMBLE DU VISAGE, DES GANTS A DOIGTS COMPLETS ET UNE TENUE DE PROTECTION CORPORELLE. AVANT CHAQUE EVENEMENT, FAIRE INSPECTER LE VELO PAR UN MECANICIEN QUALIFIE ET S'ASSURER QU'IL EST EN PARFAIT ETAT. UN ENTRETIEN COURANT APPROFONDI EST ENCORE PLUS INDISPENSABLE QUE DANS LE CAS D'UN VELO ORDINAIRE. CONSULTER DES SPECIALISTES DE CES DISCIPLINES ET DES OFFICIELS DES COMPETITIONS AU SUJET DES CONDITIONS ET DE L'EQUIPEMENT CONSEILLE A L'ENDROIT OU ON PROJETTE DE FAIRE DE LA DESCENTE OU DE PRATIQUER LE FREESTYLE. LA SUSPENSION ET DES FREINS A DISQUE PEUVENT ACCROITRE LA DIRECTIVITE ET LE CONFORT DU VELO, ET PERMETTRE DE ROULER PLUS VITE. MAIS LE OU LA CYCLISTE NE DOIT PAS CONFondre LES POSSIBILITES QU'OFFRE UN VELO A SUSPENSION EQUIPE DE FREINS A DISQUES ET SES PROPRES CAPACITES. SE PERFECTIONNER PREND DU TEMPS ET DE L'ENTRAINEMENT. PRENDRE DES PRECAUTIONS TANT QU'ON N'EST PAS SUR DE SAVOIR PLEINEMENT EXPLOITER LE POTENTIEL DU VELO. MEME SI L'ALLURE ROBUSTE DES VELOS TOUT TERRAIN ET DE LEURS FREINS A DISQUE PEUT DONNER A PENSER QU'ILS SONT INDESTRUCTIBLES, ILS NE LE SONT PAS. ILS SONT CERTES ROBUSTES ET ENDURANTS, MAIS LA DESCENTE, LE FREESTYLE OU LA COURSE LEUR IMPOSENT DES CONTRAINTES EXTREMES AINSI QU'A LEURS COMPOSANTS (SANS PARLER DES CYCLISTES). EN DESCENTE, L'USAGE REPETE D'UN AMORTISSEUR ARRIERE PEUT OCCASIONNER UNE PANNE SOUDAINE OU PREMATUREE DU VELO OU DU MATERIEL, ET CAUSER DE GRAVES BLESSURES. LORSQU'ON PARTICIPE A DES EVENEMENTS DE CE GENRE, LA DUREE UTILE DU PRODUIT RISQUE D'ETRE SENSIBLEMENT RACCOURCIE SELON LE NIVEAU ET LA FREQUENCE DES COURSES. COMME L'USURE « NORMALE » D'UN COMPOSANT DIFFERE SENSIBLEMENT SELON QU'IL EST OU N'EST PAS UTILISE EN COMPETITION, LES CYCLISTES DE NIVEAU PROFESSIONNEL CHANGENT DE VELO ET DE MATERIEL TOUTES LES SAISONS ET EN CONFIENT L'ENTRETIEN A DES MECANICIENS DE PROFESSION.

AVERTISSEMENT REDUCTION DE LA DUREE UTILE DE LA FOURCHE

LA DUREE DE VIE DE CETTE FOURCHE EST REDUITE SI (1) ON L'UTILISE PLUS QUE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (2) ON PESE PLUS QUE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (3) ON ROULE EN TERRAIN PLUS ACCIDENTE QUE LA MOYENNE ; (4) ON A TENDANCE A SOUMETTRE LES COMPOSANTS A DES CONTRAINTES SUPERIEURES A CELLES QU'EXERCE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (5) LA FOURCHE EST MAL POSEE OU MAL ENTRETEENUE ; (6) LA FOURCHE EST UTILISEE DANS DES CONDITIONS PLUS RIGOREUSES QUE LA MOYENNE DES FOURCHES (SUEUR, BOUE CORROSIVE, AIR MARIN SUR LA PLAGE, ETC.) ; ET/OU (7) LA FOURCHE EST ENDOMMAGEE PAR UN CHOC, LORS D'UN SAUT OU A CAUSE D'AUTRES CONDITIONS D'UTILISATION ABUSIVES. PLUS LA FOURCHE EST SOUMISE A UN NOMBRE ELEVE DES CES FACTEURS, PLUS SA DUREE DE VIE EST REDUITE, SANS QU'IL SOIT POSSIBLE DE DIRE DANS QUELLE MESURE.

AVERTISSEMENT TETES ASSEMBLEES A LA PRESSE

LE TUBE PIVOT ET LES JAMBAGES (TANT DES FOURCHES A TETE UNIQUE QU'A TETE DOUBLE) SONT ASSEMBLES A LA PRESSE EN USINE ; ILS NE DOIVENT JAMAIS ETRE DEPOSES DE LA TETE DE FOURCHE. LES RETIRER DE FORCE ENDOMMAGERAIT DE FAÇON PERMANENTE LA TETE DE FOURCHE, RENDANT DANGEREUSE SON UTILISATION PROLONGEE. NE PAS ESSAYER DE FILETER UN TUBE PIVOT SANS FILETAGE. L'USINAGE DU FILET FRAGILISERAIT LE TUBE PIVOT ET LE RENDRAIT DANGEREUX A UTILISER. SE PROCURER LA TETE DE FOURCHE/LE TUBE PIVOT ADEQUATS CHEZ LE REVENDEUR OU CONTACTER LE SERVICE CONSOMMATEUR MANITOU AU 1 (262) 242-4300.

REEMPLACER L'ENSEMBLE TETE/TUBE PIVOT POUR AUGMENTER LA LONGUEUR OU CHANGER LE DIAMETRE DES TUBES PIVOT. SOUS PEINE DE RENDRE LE VELO DANGEREUX, NE JAMAIS REMPLACER UNIQUEMENT LE TUBE PIVOT.

ATTENTION DIRECTIVES DE POSE

S'assurer tout d'abord que la fourche comporte le tube pivot adéquat. Il se peut que l'on ait à couper le tube pivot à la longueur du tube de direction. Si on n'est pas familiarisé avec cette opération ou si on n'a pas les outils nécessaires, il est recommandé de faire installer la fourche par un revendeur disposant d'un mécanicien qualifié. Avant de couper la colonne de direction d'une fourche, mesurer deux fois ; toute fourche coupée trop court lors de la pose n'est PAS couverte par la garantie.

RODAGE

Une fourche neuve se rode au cours des premières randonnées (environ 20 heures au total). Avant le rodage, on peut noter que la fourche coince légèrement et qu'elle semble comporter des crans. Après la période de rodage, elle fonctionne plus souplesment et absorbe beaucoup mieux les cahots. Après 20 heures, il est bon de vérifier les réglages (le cas échéant) pour mettre la fourche parfaitement au point.

 **AVERTISSEMENT** APRES AVOIR POSE TOUT NOUVEAU COMPOSANT SUR LE VELO, ROULER A PROXIMITE (EN PORTANT UN CASQUE) EN TERRAIN EXEMPT D'OBSTACLES, PEU ACCIDENTE ET PEU FREQUENTE. S'ASSURER QUE TOUT FONCTIONNE CORRECTEMENT AVANT DE PARTIR EN RANDONNEE OU DE PARTICIPER A UNE COMPETITION.

POSE DE LA FOURCHE – FOURCHES A TETE UNIQUE

1. Déposer la fourche de la bicyclette.
2. Mesurer et couper le tube pivot pour l'ajuster au tube de direction de la bicyclette (voir l'ATTENTION ci-dessus). On peut utiliser l'ancienne fourche comme guide pour raccourcir le tube pivot à la longueur voulue.
3. Déposer la bague de roulement du jeu de direction de l'ancienne fourche et l'appuyer sur le tube pivot de la fourche jusqu'à ce que la bague soit fermement en appui sur la partie supérieure de la tête, conformément aux directives du fabricant de la tête.
4. Nettoyer et graisser les roulements et les bagues du jeu de direction conformément aux directives du fabricant de la tête.
5. Poser les roulements inférieurs (le cas échéant) dans la bague de roulement de la tête de fourche conformément aux directives du fabricant de la tête.
6. Insérer le tube pivot dans le tube de direction du cadre.
7. Poser les roulements supérieurs, les bagues d'espacement de la potence et la potence.
8. Poser le bouchon et le boulon de la potence. Serrer le boulon conformément aux spécifications du fabricant du jeu de direction.
9. Poser le guidon et serrer les boulons de pincement de la potence ou le dispositif de fixation de la potence conformément aux spécifications du fabricant de la potence.
10. Poser les freins et les régler conformément aux instructions de leur fabricant.
11. Pour les fourches à téléverrouillage MILO, poser le levier de manière qu'il soit facilement accessible et le serrer aux couples indiqués au tableau 3, à la fin du présent manuel.
12. Pour les fourches à pattes anti-détachement standard (sans axe), poser la roue avant et en ajuster le blocage rapide pour qu'il passe par les pattes anti-détachement secondaires de 7 mm (0,275 po) d'épaisseur. Serrer le blocage rapide une fois qu'il est bien en appui dans les alésages de la patte anti-détachement, conformément aux instructions du fabricant du blocage rapide. S'assurer que le filetage est adéquatement engagé (4 filets ou plus lorsque le blocage rapide est à la position de verrouillage). Pour l'utilisation et le réglage adéquats du levier de blocage rapide, consulter le guide d'utilisation de la bicyclette. **NOTA :** Les fourches à pattes anti-détachement standard sont équipées de pattes anti-détachement secondaires pour maintenir la roue dans la fourche en cas de desserrage du blocage rapide.
13. Pour poser l'axe à boulon hexagonal, en glisser la petite extrémité dans la grande découpe hexagonale de la patte anti-détachement. Visser le boulon sur la petite extrémité de l'axe et le serrer légèrement. Faire jouer la fourche de bas en haut à plusieurs reprises pour centrer l'axe dans le moyeu, et serrer tous les boulons de pincement conformément aux recommandations figurant au tableau 3.
14. Poser le câble de frein conformément aux instructions du fabricant (voir l'avertissement ci-dessous).

POSE DU CABLE DE FREIN

 **AVERTISSEMENT** SOUS PEINE DE BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, DISPOSER CORRECTEMENT LE CABLE DE FREIN AVANT ET BIEN LE FIXER A LA FOURCHE.

Un petit guide-câble de frein noir [n° de réf. 066455] fourni avec la fourche peut être fixé à la fourche pour faciliter l'acheminement des câbles jusqu'aux étriers de frein à disque. Les fourches à guide-câble intégrés sont plutôt livrées avec une attache mono-usage standard. La meilleure méthode que nous ayons trouvée consiste à disposer le câble le long du fourreau gauche. S'assurer que la gaine de frein n'est pas vrillée et qu'elle ne touche pas au pneu au cours du déplacement de la fourche.

 **AVERTISSEMENT** LORSQU'ON MONTE LA ROUE AVEC UN PNEU CORRECTEMENT GONFLE, S'ASSURER QU'IL Y A UN JEU MINIMUM ENTRE LA FOURCHE ET LE PNEU. FAUTE DE RESPECTER LES SPECIFICATIONS RELATIVES AU JEU RECOMMANDE ENTRE LE PNEU ET LA FOURCHE, ON RISQUE UN BLOCAGE BRUTAL DU PNEU ET DES BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Mesurer l'écart entre le point le plus haut du pneu et la partie inférieure de l'arceau de frein (voir figure A). Voir le tableau 1 pour le jeu minimum par rapport à l'arceau de frein. Tous les chiffres et tableaux figurent à la fin du manuel.

Mesurer le pneu à l'endroit où sa largeur est maximale (voir figure B). Pour la largeur maximale du pneu, voir le tableau 1.

REGLAGE INITIAL

MESURE DE LA COMPRESSION STATIQUE (compression de la suspension sous l'effet du poids du (de la) cycliste en position de conduite naturelle)

Pour mesurer la compression statique, on doit disposer d'un ruban gradué, d'une attache mono-usage, d'un crayon, d'un morceau de papier et d'aide.

1. Fixer une attache mono-usage au fourreau et l'abaisser jusqu'à la partie supérieure du joint pare-poussière.
2. Demander au (à la) cycliste de s'asseoir sur la selle. Il est important que le (ou la) cycliste soit en position normale (poids centré) et pieds sur les pédales. Puis demander à la personne de descendre de la bicyclette afin que la fourche reprenne son extension complète.
3. Mesurer l'écart entre le joint pare-poussière et l'attache mono-usage. Le tableau 2 indique le fléchissement voulu en fonction de la course de la fourche.
4. Dans le cas des fourches à ressort hélicoïdal équipées d'un système de précontrainte, en tournant le bouton dans le sens horaire, on augmente la précontrainte du ressort et on réduit la compression statique ; en tournant ce bouton dans le sens antihoraire, on réduit la précontrainte du ressort et on augmente la compression statique.
5. Dans le cas des fourches à ressort pneumatique, déposer le bouchon de la valve Schrader situé à la partie supérieure du fourreau gauche et, à l'aide d'une pompe pour amortisseurs (n° de réf. Manitou 85-4162), mettre la fourche à la pression voulue. Il faut savoir que, lors de l'enlèvement de la pompe, le léger sifflement provient de l'air s'échappant de la pompe, et non de la fourche.
6. Si le réglage de la précontrainte ou de la pression d'air ne permet pas d'obtenir la compression statique voulue, il faut poser de nouveaux ressorts.

REGLAGE DE LA PRESSION DU RESSORT PNEUMATIQUE PRINCIPAL

Déposer le bouchon d'air situé à la partie supérieure (MARS Air, ACT Air, TS Air) du fourreau gauche et, à l'aide d'une pompe à air (n° de réf. Manitou 85-4162), mettre la fourche à la pression voulue. Il faut savoir que, lors de l'enlèvement de la pompe, le léger sifflement provient de l'air s'échappant de la pompe, et non de la fourche.

Le système de réglage atmosphérique commandé (ACT Air) permet au cycliste de modifier la raideur du ressort hélicoïdal sans avoir à remplacer le ressort principal. La pression maximale du ressort principal est de 3,5 bar (50 psi) pour l'ACT Air. La plupart des cyclistes estiment optimale une pression comprise entre 0,7 et 2 bar (10 et 30 psi). Si, à la pression maximale, le fléchissement est supérieur à celui recommandé, poser un jeu de ressorts plus fermes. Se le procurer chez le détaillant de la localité.

La pression maximale du ressort pneumatique principal est de 7,5 bar (110 psi) pour le ressort pneumatique MARS Air. La plupart des cyclistes estiment optimale une pression comprise entre 5,5 et 7 bar (80 et 100 psi). Si, à la pression maximale, le fléchissement

est supérieur à celui recommandé, poser un jeu de ressorts plus fermes.

Se le procurer chez le détaillant de la localité. La pression maximale du ressort pneumatique principal est de 10,4 bar (150 psi) pour le système TS Air. La plupart des cyclistes estiment optimale une pression comprise entre 5,5 et 7,5 bar (80 et 110 psi) avec le TS Air.

La tension maximum sur le ressort principal est de 8,28 bar (120 psi) pour le système pneumatique ISO. La plupart des cyclistes pensent qu'une tension de 4,1 à 6,2 bar (60 à 90 psi) est optimale avec le système pneumatique ISO.

TABLEAUX DE PRESSION D'AIR

Des tableaux de pression d'air sont présentés ci-après pour vous aider à régler votre fourche. Voici une liste de différents systèmes pneumatiques avec les types de fourches qui les utilisent.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI [BAR]	STANDARD PSI [BAR]	FIRM PSI [BAR]
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 (3.4)
	200	90.7		70-100 (4.8-6.9)	
	170	77.1		60-90 (4.1-6.2)	
	140	63.5		50-70 (3.4-4.8)	
	120	54.4	80 (5.5)		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS		LBS	KGS	
	220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)				MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)		

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A
	120	54.4	0-10 PSI (0-0.7 BAR)	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50PSI (3.45 BAR)				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – AMORTISSEMENT ABSOLUTE+ ET TELEVERROUILLAGE MILO

Les fourches à amortissement Absolute+ peuvent être perfectionnées par adjonction d'un dispositif de téléverrouillage MILO intégré, un système « tout ou rien » qui se monte sur le guidon afin de pouvoir être actionné plus facilement.

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – ABSOLUTE+

L'Absolute+ permet au cycliste de régler progressivement l'amortissement de la compression en tournant le bouton de réglage dans le sens horaire. La position finale

fournit une plateforme pour l'efficacité du pédalage. Le niveau de la plateforme peut être réglé intérieurement par un changement de cale. Voir www.manitoumb.com pour plus ample information.

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA DETENTE

Les dispositifs de réglage de la détente des fourches Manitou se trouvent à la partie inférieure du fourreau droit. En tournant le bouton dans le sens horaire (lorsqu'on regarde la fourche à partir du bas), on augmente l'amortissement de la détente ; en tournant le bouton dans le sens antihoraire, on réduit l'amortissement de la détente. L'inconfort du roulement peut être dû à un amortissement trop lent de la détente.

ENTRETIEN

La fourche nécessite des interventions d'entretien, des nettoyages et des contrôles périodiques. En effet, il se peut que des matières étrangères et de l'humidité s'accumulent à l'intérieur de la fourche du fait de la rigueur des conditions rencontrées pendant les randonnées. Pour maintenir le rendement optimal de la fourche, il est recommandé de la démonter périodiquement, de la nettoyer, de la sécher et de la graisser. Après chaque randonnée, nettoyer les jambages et la région du joint, afin de prolonger la durée de vie du joint. On peut télécharger les instructions d'entretien et de mise au point à l'adresse www.manitoumb.com.

FREQUENCE D'ENTRETIEN DE TOUTES LES FOURCHES A SUSPENSION MANITOU	
CONDITIONS NORMALES	
Usage bref et sporadique	Usage fréquent et intensif
Démonter la fourche conformément au manuel d'entretien. Nettoyer l'arceau inversé et remplacer tous les 6 mois l'huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d'amortissement en changeant l'huile de l'amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d'huile au-dessus du piston tous les 2 mois, conformément aux directives énoncées dans le site www.manitoumb.com .	Démonter la fourche conformément au manuel d'entretien. Nettoyer l'arceau inversé et remplacer tous les 4 mois l'huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d'amortissement en changeant l'huile de l'amortisseur tous les ans. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d'huile au-dessus du piston toutes les 6 semaines, conformément aux directives énoncées dans le site www.manitoumb.com .
CONDITIONS EXTREMES	
Usage bref et sporadique	Usage fréquent et intensif
Démonter la fourche conformément au manuel d'entretien. Nettoyer l'arceau inversé et remplacer tous les 4 mois l'huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d'amortissement en changeant l'huile de l'amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d'huile au-dessus du piston toutes les 6 semaines, conformément aux directives énoncées dans le site www.manitoumb.com .	Démonter la fourche conformément au manuel d'entretien. Nettoyer l'arceau inversé et remplacer tous les 3 mois l'huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d'amortissement en changeant l'huile de l'amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d'huile au-dessus du piston toutes les 4 semaines, conformément aux directives énoncées dans le site www.manitoumb.com .

⚠ AVERTISSEMENT AVANT D'ENFOURCHER LA BICYCLETTE, ON DOIT :

1. S'assurer que les broches de blocage de la roue sont correctement ajustées et serrées. Pour l'utilisation et le réglage adéquats du levier de blocage rapide, consulter le guide d'utilisation de la bicyclette. Nota : Les fourches à pattes anti-détachement standard sont équipées de pattes anti-détachement secondaires pour maintenir la roue dans la fourche en cas de desserrage du blocage rapide.
2. S'assurer que tous les boulons sont serrés conformément aux recommandations de leur fabricant respectif.

3. Essuyer les jambages et nettoyer l'ensemble de la fourche pour détecter d'éventuels dommages.
4. S'assurer que le jeu de direction est correctement ajusté. Pour voir si la tête avant est correctement serrée, mettre les deux roues du vélo en terrain plat, serrer le frein avant et pousser rapidement le vélo vers l'avant et vers l'arrière. Si on entend un cliquetis, la tête n'est pas assez serrée. La resserrer conformément aux directives du fabricant.
5. S'assurer que le câble du frein avant est à sa place et vérifier le réglage des freins. Se conformer aux directives du fabricant des freins.

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

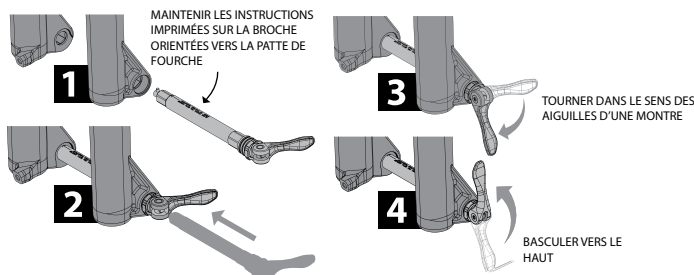
AVERTISSEMENT IL EST PRIMORDIAL DE MAINTENIR AU NIVEAU ADEQUAT L'HUILE DE LA FOURCHE A SUSPENSION. LE SYSTEME D'AMORTISSEMENT SE TROUVE DANS LE FOURREAU DROIT DE LA FOURCHE. UNE QUANTITE INSUFFISANTE D'HUILE PROVOQUE DU MOUSSAGE ET NUIT AU RENDEMENT. UNE QUANTITE EXCESSIVE D'HUILE LIMITE LE DEBATTEMENT ET PEUT ENDOMMAGER LE SYSTEME ET NUIRE A LA SECURITE DU ROULEMENT. LIRE COMPLETEMENT LA PRESENTE SECTION AVANT DE CHANGER LE NIVEAU D'HUILE.

Pour vérifier le niveau d'huile, déposer le dispositif de compression situé dans le jambage droit (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle). Laisser le ressort en place pour maintenir la fourche complètement déployée. Avec un ruban gradué ou une jauge d'huile, mesurer l'écart entre le fourreau et la surface de l'huile (Figure C). Pour le niveau d'huile adéquat, consulter le site www.manitoumtb.com.

NOTA : Utiliser l'huile pour fourches à suspension SAE 5WT de fabricants renommés, comme Motorex ou Maxima.

Instructions pour l'installation du QR15

1. Basculer le levier sur la position d'ouverture. Une flèche d'ouverture apparaît sur le côté du levier. Aligner la contre-goupille sur la flèche de l'axe. Vous sentez alors qu'elle s'enclenche en place quand elle se trouve dans la position correcte.
2. Mettre la roue en place dans la fourche. Insérer l'axe dans la patte côté direction de la fourche. Pendant l'insertion de l'axe, il faut s'assurer que le texte écrit sur l'axe est orienté vers le haut et que la contre-goupille est verticale. Le levier d'axe pointe alors vers l'extérieur et vers l'avant de la fourche. Insérer l'axe à travers le tube coulé et le moyeu jusqu'à ce qu'il butte (le joint torique à proximité du cadran de tension doit être à l'intérieur du trou de tube coulé).
3. Tourner le levier sur 90 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'enclenche en place.
4. Basculer le levier vers le haut jusqu'à la position de fermeture pour verrouiller l'axe. Si l'on pense que la force nécessaire à la fermeture du levier est trop élevée, régler la tension à l'aide du cadran de tension. Ajuster la tension en tournant le cadran de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour diminuer la tension. Tourner dans le sens inverse pour augmenter la tension si l'axe semble avoir trop de jeu à la fermeture du levier.



Pour toute question relative à la fourche Manitou, aux Etats-Unis, contacter le service consommateur de Manitou au 1 (262) 242-4300. Pour plus ample information, les clients résidant hors des Etats-Unis sont priés de s'adresser à leur revendeur Manitou ou au distributeur de leur région. On peut aussi visiter le site www.manitoumtb.com et télécharger ce manuel ou prendre connaissance d'informations détaillées sur l'entretien de la fourche à suspension.

TABLEAU 1 – JEU DE LA ROUE

	JEU MINIMUM PAR RAPPORT A L'ARCEAU DE FREIN	LARGEUR MAXIMUM DU PNEU
MODELES DE FOURCHE	(Voir figure A)	(Voir figure B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABLEAU 2 – MESURE DE LA COMPRESSION STATIQUE

DEBATTEMENT	COMPRESSION STATIQUE
80 mm	12 à 16 mm
100 mm	15 à 20 mm
120 mm	18 à 30 mm
130 mm	26 à 33 mm
140 mm	27 à 36 mm

TABLEAU 3 – SPECIFICATIONS DE COUPLE DE SERRAGE RECOMMANDE

ARTICLE	SPECIFICATIONS DE COUPLE DE SERRAGE - N.m. (lb.po)
BOULONS D'AXE HEXAGONAUX	3,4 à 4,5 N.m. (30 à 40 lb.po)
BRIDE DE GUIDON	0,45 à 0,68 N.m. (4 à 6 lb.po)
VIS DE BLOCAGE DU LEVIER	0,34 à 0,56 N.m. (3 à 5 lb.po)

GARANTIE

Tout produit de Hayes Bicycle Group (HBG) que l'usine juge défectueux au point de vue matières et/ou fabrication au cours de l'année (deux ans dans les pays de l'Union européenne) suivant la date d'achat est réparé ou remplacé au gré du fabricant, et ce gratuitement, lorsqu'il a été expédié en port payé et reçu par l'usine ou dans les locaux d'un distributeur agréé, accompagné d'une preuve d'achat. Toute autre demande de garantie non comprise dans les présentes est nulle. Cela comprend les frais d'assemblage (réclamés par exemple par le vendeur), qui ne sont pas couverts par HBG. La garantie ne couvre pas le bris, la torsion, ou les dommages qui peuvent résulter de chocs ou de chutes. La présente garantie ne couvre pas les défauts ou les dommages imputables aux altérations ou aux modifications de nouveaux produits ou de pièces HBG ou à l'usure normale, à des accidents, à un entretien inadéquat, les dommages dus à l'utilisation de pièces de différents fabricants, l'usage incorrect ou abusif du produit, ou le défaut de se conformer aux instructions énoncées dans le manuel approprié. Toute modification apportée par l'utilisateur est cause d'annulation de la garantie. Le coût de l'entretien normal ou de remplacement des articles d'usage, qui ne sont pas défectueux, incombe à l'acheteur initial. La garantie a préséance sur toute autre garantie, et la durée de toute garantie implicite est limitée à celle de la garantie expresse citée aux présentes. HBG décline toute responsabilité en matière de dommages indirects ou accessoires. A l'extérieur des Etats-Unis, contacter le revendeur de la localité ou le distributeur.

FORCELLE AMMORTIZZATE MANITOU

CONGRATULAZIONI PER AVER SCELTO L'ESPRESSIONE PIÙ AVANZATA DELLA TECNOLOGIA DELLE SOSPENSIONI. Questa forcella è completamente assemblata ed è pronta per essere installata nella bicicletta. È completa di canotto da 1-1/8 pollici (28,5 mm) o di canotto rastremato opzionale da 1,5 pollici (38 mm) ed è disponibile anche nelle versioni con solo freno a disco o ad assale passante esagonale. Per l'utilizzo su strada è necessario montare l'apposito catarifrangente sul manubrio. Il catarifrangente non è fornito assieme alla forcella.

Questo manuale è stato redatto per fungere da guida completa a tutti i modelli di forcella Manitou, comprendenti MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT e PRO, CIRCUS COMP ed EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO ed MRD, ed R7 PRO ed MRD. Tutte le figure e le tabelle sono presentate alla fine del manuale, che può essere scaricato anche dal sito Web www.manitoumtb.com.

AVVERTENZA INFORMAZIONI GENERALI SULLA SICUREZZA DEL CONSUMATORE

ANDARE IN BICICLETTA È UN'ATTIVITÀ POTENZIALMENTE PERICOLOSA CHE IMPONE AL CICLISTA DI MANTENERE CONTINUAMENTE IL MEZZO SOTTO CONTROLLO. QUALSIASI CADUTA DALLA BICICLETTA PUÒ CAUSARE LESIONI GRAVI O FATALI. LA LETTURA DI QUESTO MANUALE NELLA SUA INTERESSA E UNA MANUTENZIONE ADEGUATA DELLA BICICLETTA E FORCELLA AMMORTIZZATA RIDUCONO I RISCHI DI LESIONI, ANCHE FATALI. PRIMA DI ANDARE IN BICICLETTA È NECESSARIO PULIRE ED ESAMINARE ATTENTAMENTE LA FORCELLA AMMORTIZZATA ALLA LUCE DEL SOLE PER VERIFICARE CHE NON ABBA RIPIORTATO DANNI DURANTE L'USO, IL TRASPORTO O DOPO UNA CADUTA. PRESTARE PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TESTA, ALLE CANNE INTERNE, AI FODERI, AI FORCELLINI, ALL'ARCHETTO DEI FRENI ED ALLE AREE SOGGETTE A MAGGIORI SOLLECITAZIONI (TIPO LE SALDATURE, LE GIUNTURE, I FORI, I PUNTI DI CONTATTO CON ALTRI PEZZI, ETC.). NON USARE LA BICICLETTA SE LA FORCELLA EVIDENZIA SEGNI DI PIEGATURA, PERDITE, INCRINATURE, CIGOLII, COLPI SORDI O ALTRI RUMORI INCONSUETI, OPPURE SE È PRIVA DI UNO DEI COMPONENTI FORNITI ORIGINARIAMENTE. RIVOLGERSI AL RIVENDITORE OPPURE TELEFONARE AL SERVIZIO CLIENTI MANITOU COMPONENDO IL +1-262-242-4300. PER QUALSIASI QUESITO IN MERITO ALLA FUNZIONALITÀ, INTEGRITÀ O CONDIZIONE DELLA FORCELLA IN DOTAZIONE. QUALSIASI MODIFICA NON AUTORIZZATA IN QUESTO MANUALE VA CONSIDERATA PERICOLOSA. LA MANITOU CONSIGLIA AI CICLISTI FUORISTRADA MODERATI O IMPEGNATI, O A CHI VA IN BICICLETTA ALMENO TRE VOLTE ALLA SETTIMANA SU TERRENI DISSELCIATI, DI FAR REVISIONARE LA FORCELLA UNA VOLTA L'ANNO. CONSEGNARE LA FORCELLA AD UN RIVENDITORE AUTORIZZATO MANITOU IN GRADO DI ESEGUIRE LA REVISIONE O RIVOLGERSI AD UN CENTRO DI SERVIZIO AUTORIZZATO.

AVVERTENZA CATARIFRANGENTI

LE MANITOU SONO FORCELLE DA FUORISTRADA E PERTANTO NON HANNO I CATARIFRANGENTI PER IL NORMALE USO STRADALE. SE SI UTILIZZA LA BICICLETTA SU STRADE PUBBLICHE, FARE INSTALLARE DAL RIVENDITORE O DA UN MECCANICO I CATARIFRANGENTI IN OSSERVANZA ALLE NORME DI LEGGE. PER ULTERIORI INFORMAZIONI SULLE NORME STRADALI PER I CICLISTI, RIVOLGERSI AL RIVENDITORE AUTORIZZATO.

 **AVVERTENZA** È CRUCIALE SELEZIONARE ED USARE LA FORCELLA AMMORTIZZATA ADATTA AL PROPRIO STILE DI GUIDA, USARLA IN MODO APPROPRIATO ED ATTENERSI A TUTTE LE AVVERTENZE CONTENUTE NEL MANUALE OPERATIVO, INDIPENDENTEMENTE DALLO STILE DI GUIDA. IL MANCATO ADEGUAMENTO DELLA FORCELLA AL TELAIO O ALLO STILE DI GUIDA PUÒ CAUSARE L'AVARIA DELLA FORCELLA, LA CONSEGUENTE PERDITA DI CONTROLLO DEL MEZZO CON POSSIBILI CONSEGUENZE GRAVI O FATALI PER IL CICLISTA. INOLTRE, UNA COMBINAZIONE ERRATA DI TELAIO E FORCELLA PER UN DATO STILE DI GUIDA ANNULLA LA GARANZIA DELLA FORCELLA. PER ULTERIORI INFORMAZIONI ED INDICAZIONI IN MERITO ALLA SELEZIONE DELLE FORCELLE, VISITARE IL SITO WEB WWW.MANITOUMTB.COM/IU. DINAMO, PORTAPACCHI E FRENI A DISCO VANNO INSTALLATI SUI PUNTI DI MONTAGGIO DESIGNATI DELLA FORCELLA. NON APPORTARE MAI NESSUNA MODIFICA ALLA FORCELLA PER MONTARE

ALCUNA ATTREZZATURA. ALLE CORSE FREERIDE, DOWNHILL E DIRT JUMPING È ASSOCIATO UN LIVELLO ACCENTUATO DI RISCHIO VOLONTARIO. CON L'AUMENTARE DELLA DIFFICOLTÀ DEGLI EFFETTI E DEI SALTI AUMENTANO SIA I PROBLEMI ED I GUASTI POTENZIALI DELL'ATTREZZATURA CHE LA POSSIBILITÀ DI SUBIRE GRAVI LESIONI. BISOGNA APPRENDERE COME AGGIUNGERE OPPORTUNAMENTE GLI OSTACOLI SIA LUNGO I SENTIERI STERRATI CHE SU STRADA. PRENDENDO DI PUNTA OSTACOLI QUALI I MARCIAPIEDI, LE ROCCE, GLI ALBERI, LE RADICI, I BUCHI O SIMILI ASPERITÀ SI SOTTOPONE LA FORCELLA A SOLLECITAZIONI CHE ECCEDONO I PARAMETRI PROGETTUALI DI ASSORBIMENTO.

UN CATTIVO ATERRAGGIO DOPO UN SALTO ORIZZONTALE O VERTICALE SOLLECITA LA FORCELLA AL DI LÀ DELLE SUE CAPACITÀ PROGETTUALI DI ASSORBIMENTO. SI DOVREBBERO ESEGUIRE SALTI ORIZZONTALI O VERTICALI SOLO QUANDO È DISPONIBILE UNA RAMPA DI TRANSIZIONE, TALE DA FACILITARE ALLA BICICLETTA ED ALLA FORCELLA L'ASSORBIMENTO DELLE FORZE GENERATE DELL'IMPATTO DELL'ATERRAGGIO, ED ENTRAMBE LE RUOTE DOVREBBERO TOCCARE IN MODO DOLCE E SIMULTANEO LA RAMPA DI DISCESA O DI TRANSIZIONE. QUALSIASI ALTRO TIPO DI ATERRAGGIO È PERICOLOSO, VISTO CHE POTREBBE SOVRACCARICARE IL TELAIO O LA FORCELLA E CAUSARE L'AVARIA DI UN COMPONENTE ED UN INCIDENTE O LA PERDITA DI CONTROLLO DELLA BICICLETTA, PERSINO SENZA ALCUN GUASTO DEL MEZZO O DEI SUOI COMPONENTI. IL PENDIO E LA LUNGHEZZA DELLA RAMPA DI DISCESA O DI TRANSIZIONE DIPENDONO DALL'ALTEZZA DA CUI SI SALTA. OGNI SITUAZIONE È DIFFERENTE PER CIASCUN CICLISTA. CHIEDERE L'OPINIONE DI UN CICLISTA ESPERTO PRIMA DI TENTARE UN SALTO ORIZZONTALE O VERTICALE.

IL MANCATO OPPORTUNO AGGIRAMENTO DEGLI OSTACOLI PRESENTI SUI SENTIERI O IL CATTIVO ATERRAGGIO DOPO UN SALTO ORIZZONTALE O VERTICALE PUÒ CAUSARE L'AVARIA DELLA FORCELLA, LA SUCCESSIVA PERDITA DI CONTROLLO DELLA BICICLETTA E POSSIBILI LESIONI GRAVI O FATALI. CORRERE IN AREE APPPOSITAMENTE DESIGNATE IN FUNZIONE DELLO STILE DI GUIDA. NON USARE LA FORCELLA IN MODO INAPPROPRIATO O ABUSIVO. IMPARARE A CORRERE IN BICICLETTA E FARLO SENZA MAI ECCEDERE LE PROPRIE CAPACITÀ. LA GUIDA FUORI CONTROLLO NEL GIRO DI POCHI CHILOMETRI FA INVECCHIARE LA FORCELLA TANTO QUANTO ANNI ED ANNI DI IMPIEGO PESANTE. TALVOLTA, I DANNI NON RISULTANO EVIDENTI, NONOSTANTE IL POSSIBILE GUASTO DEI COMPONENTI INTERNI E LA COMPROMISSIONE DELLA CAPACITÀ DI CARICO DEI MATERIALI USATI NELLA FABBRICAZIONE DELLA FORCELLA.

TUTTE LE FORCELLE AMMORTIZZATE RICHIEDONO MANUTENZIONE REGOLARE E RIPARAZIONI. PIÙ IMPEGNATIVA È LA GUIDA E PIÙ SPESSO È NECESSARIO ISPEZIONARE E MANTENERE LA FORCELLA. SE UNA FORCELLA COMINCIA A PRODURRE RUMORI STRANI, COLPI SORDI, CIGOLII, TICCHETTI O RISULTA "LASCA" O DIFFERENTE IN QUALSIASI MODO, NON SI DEVE CONTINUARE AD USARLA. BISOGNA INVECE RIVOLGERSI IMMEDIATAMENTE AD UN CENTRO DI SERVIZIO AUTORIZZATO MANITOU PER FARLA ISPEZIONARE E RIPARARE PRIMA DI CORRERE DI NUOVO IN BICICLETTA. ISPEZIONARE LA FORCELLA REGOLARMENTE PER ACCERTARSI CHE NON SIA PIEGATA, DEFORMATA, INCRINATA O SCHEGGIATA, ANCHE IN MODO LIEVE. IN CASO CONTRARIO, NON SI DEVE CONTINUARE AD USARLA. FARLA IMMEDIATAMENTE ISPEZIONARE E RIPARARE PRESSO UN CENTRO DI SERVIZIO AUTORIZZATO MANITOU PRIMA DI CORRERE DI NUOVO IN BICICLETTA.

IDENTIFICAZIONE DELLO STILE DI GUIDA

È cruciale selezionare ed usare la forcella ammortizzata adatta al proprio stile di guida, usarla in modo appropriato ed attenersi a tutte le avvertenze contenute nel manuale operativo, indipendentemente dallo stile di guida. I vari stili sono elencati sotto. Per ulteriori informazioni ed indicazioni in merito alla selezione delle forcelle, visitare il sito Web www.manitoumtb.com/iu.

Trekking (TK): Il trekking è simile alla guida XC, ma con minore aggressività. Prevede velocità inferiori, di solito su strade asfaltate ed uniformi, senza affrontare ostacoli tipo rocce, radici o depressioni.

Cross Country (XC): Detta anche guida da "maratona". Prevede percorsi collinosi con asperità ed ostacoli minori, quali rocce, radici o depressioni. LA GUIDA XC NON PREVEDE SALTI ORIZZONTALI O VERTICALI (scendendo le rocce, i tronchi abbattuti o i terrazzini in bicicletta) da nessuna altezza. Le forcelle XC devono essere usate esclusivamente con pneumatici progettati appositamente per la guida cross country. Le forcelle XC possono essere usate con freni a disco, a pattino o a cantilever.

All Mountain (AM): Questa guida è più aggressiva dello stile XC e permette di affrontare terreni più scoscesi ed ostacoli più grandi. LA GUIDA AM NON PREVEDE GRANDI SALTI ORIZZONTALI O VERTICALI (scendendo le rocce, i tronchi abbattuti o i terrazzini in bicicletta) da nessuna altezza. Queste forcelle richiedono esclusivamente freni a disco, oltre a telai, ruote ed altri componenti progettati specificatamente.

Freeride (FR): Questo stile di guida è riservato ai ciclisti esperti ed adatto a pendii scoscesi, terreni molto accidentati, grandi ostacoli e salti moderati. Le forcelle freeride richiedono esclusivamente freni a disco, oltre a telai, ruote ed altri componenti progettati apposta.

Dirt Jumping (DJ): La cosiddetta guida da "circuito urbano", è provincia esclusiva dei guidatori più esperti. Prevede il salto da un monticciolo di terra ad un altro, atterrando dolcemente su una transizione in discesa. Richiede anche la guida o il salto sopra ed attorno strutture artificiali o in cemento. Le forcelle DJ vanno usate solamente con telai, ruote e componenti speciali.

Downhill (DH): Questa disciplina è il dominio dei professionisti e dei virtuosi. Prevede salti relativamente alti (o "verticali") e il superamento di ostacoli di rilievo, tipo i macigni, i tronchi abbattuti o le buche di rilievo. Le apposite forcelle vanno usate solamente con freni a disco, telai, ruote e componenti appositamente progettati.

USI PREVISTI

Per ulteriori informazioni ed indicazioni sulla selezione della forcella in funzione dello stile di guida, si consiglia di visitare il sito Web www.manitoumtb.com/it.

TK	Trekking	Forcelle per la guida su fondi uniformi ed asfaltati.
XC	Cross Country	Terreni intermedi, spedizioni e competizione.
AM	All Mountain	Guida XC più aggressiva e superamento di ostacoli di maggior rilievo.
FR	Freeride	Forcelle per le discese ed i salti orizzontali e verticali più ardui.
DJ	Dirt Jumping	Sospensioni per circuiti artificiali ad elevate prestazioni aeree e percorsi di slalom a coppie.
DH	Downhill	Forcella per una guida aggressiva e corse in discesa tra professionisti.

	USO PREVISTO					
MODELLO DI FORCELLA	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO MARVEL		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Per ulteriori informazioni, visitare il sito Web www.manitoumtb.com.

AVVERTENZA CORSA IN DISCESA, FREESTYLE O AGONISTICA

LE DISCESE AD ALTA VELOCITÀ O LE CORSE AGONISTICHE COMPORTANO L'ASSUNZIONE VOLONTARIA DI RISCHI MOLTO ELEVATI E LE CORSE IN DISCESA O FREESTYLE POSSONO RISOLVERSI IN GRAVI INCIDENTI. LE VELOCITÀ RAGGIUNGIBILI IN DISCESA SONO PARI A QUELLE CONSEGUIBILI IN MOTOCICLETTA E PRESENTANO GLI STESSI RISCHI E PERICOLI. INDOSSARE PROTEZIONI APPROPRIATE, COMPRENDENTI UN CASCO CON VISIERA INTEGRALE, GUANTI INTERI E PROTEZIONI CORPO. LA BICICLETTA VA ISPEZIONATA DA UN MECCANICO PRIMA DI OGNI EVENTO E MESSA IN PERFETTE CONDIZIONI. LA

MANUTENZIONE ORDINARIA ED ATTENTA DEI MEZZI IMPIEGATI PER LA DISCESA ED IL FREESTYLE HA IMPORTANZA CRITICA. CONSULTARE CICLISTI ESPERTI E GLI ORGANIZZATORI DELLE GARE IN MERITO ALLE CONDIZIONI ED ALLE ATTREZZATURE CONSIGLIATE PER LA DISCESA O IL PERCORSO FREESTYLE. LE SOSPENSIONI ED I FRENI A DISCO POSSONO MIGLIORARE LA TENUTA ED IL COMFORT DELLA BICICLETTA IN DOTAZIONE, PERMETTENDO DI CONSEGUIRE VELOCITÀ PIÙ ELEVATE. TUTTAVIA BISOGNA EVITARE DI CONFONDERE LE MIGLIORI CAPACITÀ DI UNA BICICLETTA AMMORTIZZATA E DOTATA DI FRENI A DISCO CON LE CAPACITÀ DI GUIDA VERE E PROPRIE, IL CUI SVILUPPO RICHIEDE TEMPO E PRATICA. PROCEDERE CON CAUTELA FINCHÉ NON SI È CERTI DI AVER ACQUISTO COMPLETA Dimestichezza con il mezzo e le sue capacità. SEBBENE L'ASPETTO ROBUSTO DELLE MOUNTAIN BIKE E DEI FRENI A DISCO POSSA DARE L'IMPRESSIONE DI INDISTRUTTIBILITÀ, LE COSE STANNO ALTRIMENTI. CERTO, LE MOUNTAIN BIKE SONO SOLIDE E ROBUSTE, MA LE DISCESE, IL FREESTYLE E LE CORSE ESPONGONO BICICLETTE E COMPONENTI (PER NON PARLARE DEI CICLISTI) A SOLLECITAZIONI ESTREME. L'USO RIPETUTO DI UNA FORCELLA DURANTE UNA DISCESA PUÒ CAUSARE IL GUASTO IMPROVVISO O PREMATURO DELLA BICICLETTA O DI UN SUO COMPONENTE, PROVOCANDO GRAVI LESIONI. CHI PARTECIPA A QUESTI TIPI DI EVENTI, DEVE ASPETTARSI CHE LA DURATA UTILE DEL PRODOTTO POSSA ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE RIDOTTA, IN MODO DIRETTAMENTE PROPORZIONALE ALL'INTENSITÀ ED ALL'IMPEGNO AGONISTICO. L'"USURA NORMALE" DI UN COMPONENTE PUÒ DIFFERIRE IN MODO NOTEVOLE A SECONDA DELL'USO, IL CHE SPIEGA PERCHÉ I CORRIDORI PROFESSIONISTI USINO BICICLETTE E COMPONENTI NUOVI OGNI STAGIONE E NE AFFIDINO LA MANUTENZIONE A MECCANICI SPECIALIZZATI.

AVVERTENZA DURATA RIDOTTA DELLA FORCELLA

LA DURATA DI QUESTA FORCELLA VIENE RIDOTTA (1) DA UN USO SUPERIORE ALLA MEDIA, (2) DAL PESO SUPERIORE ALLA MEDIA DEL CICLISTA, (3) DALLA GUIDA SU TERRENI PIÙ ACCIDENTATI DELLA MEDIA, (4) DALLE SOLLECITAZIONI DEI COMPONENTI SUPERIORI ALLA MEDIA, (5) DALLA LORO INSTALLAZIONE O MANUTENZIONE ERRATA, (6) DALL'ESPOSIZIONE A CONDIZIONI AMBIENTALI PIÙ SEVERE DELLA MEDIA (AD ES. SUDORE, FANGO CORROSI, ARIA SALMASTRA, ETC.) E/O (7) DAI DANNI SUBITI A SEGUITO DI URTI, SALTI O ALTRI ABUSI. PIÙ SONO NUMEROSI I FATTORI CONCOMITANTI E MINORE SARÀ LA DURATA DELLA FORCELLA, ANCHE SE NESSUNO PUÒ DIRE ESATTAMENTE DI QUANTO.

AVVERTENZA TESTE ACCOPPIATE ALLA PRESSA

IL CANNOTTO (DELLE FORCELLE SIA A TESTA UNICA CHE DOPPIA) E LE CANNE INTERNE (DELLE FORCELLE A TESTA UNICA) SONO FISSATE A PRESSIONE IN FASE DI PRODUZIONE E NON POSSONO ESSERE SEPARATE DALLA TESTA. L'EVENTUALE SEPARAZIONE DANNEGGEREBBE LA TESTA IN MODO IRRIMEDIABILE, RENDENDO PERICOLOSO L'USO ULTERIORE DELLA FORCELLA. NON CERCARE MAI DI FILETTARE IL CANNOTTO NON FILETTATO. LA FILETTATURA LO INDEBOLIREBBE, RENDENDONE L'USO PERICOLOSO. PROCURARSI IL GRUPPO TESTA-CANNOTTO APPROPRIATO RIVOLGENDOSI AL RIVENDITORE O AL SERVIZIO CLIENTI DELLA MANITOU, +1-262 242-4300.

PER AUMENTARE LA LUNGHEZZA O MODIFICARE IL DIAMETRO DEL CANNOTTO DELLA FORCELLA È NECESSARIO SOSTITUIRE L'INTERO GRUPPO TESTA/CANNOTTO. LA RIMOZIONE O SOSTITUZIONE DEL CANNOTTO DELLA FORCELLA PUÒ CREARE UNA CONDIZIONE PERICOLOSA E NON VA MAI EFFETTUATA.

ATTENZIONE ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE

Accertarsi di aver ricevuto il cannotto adatto alla forcella in dotazione. Può essere necessario accorciare il cannotto per adattarlo al tubo di sterzo della bicicletta. Chi non avesse dimestichezza con questa procedura o non disponesse degli attrezzi necessari per tagliare il cannotto, potrebbe rivolgersi a un rivenditore presso cui operi un meccanico qualificato. Quando si taglia il cannotto di una forcella, misurarlo due volte prima di procedere. Le forcelle tagliate troppo corte durante l'installazione NON sono coperte dalla garanzia.

RODAGGIO

Il rodaggio della nuova forcella richiede poche uscite (circa 20 ore d'uso totale). All'inizio

del rodaggio la forcella può sembrare dura e lavorare a scatti. Dopo il rodaggio, avrà una corsa uniforme e reagirà agli urti in modo nettamente migliore rispetto alla risposta iniziale. Dopo 20 ore, può essere utile ricontrollare le regolazioni (se applicabile) per mettere a punto completamente la forcella.

AVVERTENZA OGNI VOLTA CHE SI INSTALLA UN NUOVO COMPONENTE SULLA BICICLETTA, NON MANCARE DI COLLAUDARLO ATTENTAMENTE VICINO A CASA (DOPO AVER INDOSSATO IL CASCO) IN UN LUOGO PRIVO DI OSTACOLI, NON TRAFFICATO E SU TERRENI NON PARTICOLARMENTE DIFFICILI. VERIFICARE CHE TUTTO FUNZIONI BENE PRIMA DI USCIRE IN BICICLETTA O DI PARTECIPARE AD UNA GARA.

INSTALLAZIONE DELLA FORCELLA – FORCELLE A TESTA UNICA

1. Rimuovere la forcella vecchia dalla bicicletta.
2. Misurare la lunghezza del canotto e tagliarlo per adattarlo al tubo di sterzo (vedere l'AVVISO precedente). Per portare il canotto a misura è possibile usare come guida la vecchia forcella.
3. Rimuovere dalla forcella vecchia l'anello della testa del gruppo di sterzo e premerlo sul canotto della forcella finché non aderisce bene contro la parte superiore della testa, in conformità alle istruzioni del fabbricante del gruppo di sterzo.
4. Pulire e ingrassare gli anelli e i cuscinetti del gruppo di sterzo della bicicletta, in conformità alle istruzioni del fabbricante.
5. Montare gli eventuali cuscinetti inferiori sull'anello della testa della forcella, in conformità alle istruzioni del fabbricante del gruppo di sterzo.
6. Inserire il canotto nel tubo di sterzo del telaio.
7. Montare i cuscinetti superiori, i distanziali dell'attacco e l'attacco del manubrio.
8. Installare il tappo dell'attacco e serrare la relativa vite in funzione delle specifiche del fabbricante del gruppo di sterzo.
9. Installare il manubrio e poi serrare le viti o il sistema di fissaggio dell'attacco del manubrio in conformità alle specifiche del fabbricante dell'attacco del manubrio.
10. Montare i freni e regolarli secondo le istruzioni del fabbricante.
11. Nel caso delle forcelle munite di leve di bloccaggio remoto MILO, installare la leva in una posizione facilmente accessibile e serrarla applicando i valori indicati nella tabella 3 sul retro del manuale.
12. Nel caso delle forcelle con forcellini standard di bloccaggio, regolare lo sgancio rapido della ruota anteriore in modo che non sia a contatto del forcellino di bloccaggio secondario spesso 7 mm (0,275"). Serrare lo sgancio rapido in conformità alle specifiche del fabbricante, dopo averlo posizionato nei fori svasati del forcellino. Controllare di aver avvitato un numero adeguato di filetti (quattro o più con lo sgancio regolato per il bloccaggio). Fare riferimento al manuale operativo della bicicletta in dotazione in merito all'uso ed alla messa a punto della leva dello sgancio rapido. N.B. Le forcelle con forcellini standard sono dotate di un forcellino di bloccaggio secondario che trattiene la ruota in caso di allentamento dello sgancio rapido.
13. Per installare l'assale esagonale, basta far scorrere l'assale nel forcellino di bloccaggio, inserendo il lato esagonale piccolo dell'assale nell'esagono grande del forcellino di bloccaggio. Avvitare le viti di fermo sul lato esagonale piccolo e serrarle appena. Spingere su e giù la forcella alcune volte per centrare l'assale ed il mozzo e poi serrare tutte le viti di fissaggio, applicando la coppia suggerita nella tabella 3.
14. Installare il cavo del freno nel modo indicato dal fabbricante (vedere l'AVVERTENZA di cui sotto).

INSTALLAZIONE DEL CAVO DEL FRENO

AVVERTENZA L'INSTRADAMENTO ERRATO ED IL CATTIVO MONTAGGIO DEL CAVO DEL FRENO ANTERIORE SULLA FORCELLA POSSONO CAUSARE LESIONI GRAVI O FATALI.

Assieme alla forcella in dotazione viene fornito una piccola guida nera per il cavo del freno a disco (n° di cat. 066455) che può essere installata sulla forcella per facilitare l'instradamento del cavo in direzione delle pinze del freno a disco. Le forcelle con guide integrate per cavi sono invece dotate di una fascetta fermatubo standard. Il metodo migliore consiste nel far correre il cavo lungo l'esterno del braccio sinistro della forcella. Accertarsi che il cavo non venga schiacciato e che non tocchi il pneumatico durante l'escursione della forcella.

AVVERTENZA QUANDO SI MONTA UNA RUOTA, CONTROLLARE LO SPAZIO LIBERO MINIMO DEL PNEUMATICO BENE GONFIATO. LA MANCATA OSSERVANZA DEL GIOCO CONSIGLIATO DELLA RUOTA PUÒ PROVOCARE L'ARRESTO IMPROVVISO IN CORSA, CAUSANDO LESIONI ANCHE FATALI.

Misurare lo spazio libero minimo del pneumatico da un rilievo qualsiasi del profilo del pneumatico al punto inferiore dell'archetto del freno, come illustrato nella figura A. Mettere a confronto tale misura con quelle riportate nella tabella 1 per determinare lo spazio libero minimo dell'archetto del freno. Tutte le figure e le tabelle sono poste alla fine del manuale.

Misurare il pneumatico nel punto di massima larghezza (vedere in proposito la figura B). Mettere a confronto tale misura con quelle riportate nella tabella 1.

APPRONTAMENTO INIZIALE MISURAZIONE DELL'ABBASSAMENTO (la misura in cui la sospensione si comprime una volta gravata dal peso del ciclista nella normale posizione di guida)

Per misurare l'abbassamento, è necessario disporre di un metro, di una reggetta in plastica, di una matita, di un foglio di carta e di un aiutante.

1. Applicare una reggetta in plastica attorno al braccio della forcella e spingerla verso il basso fin sopra la guarnizione parapolvere.
2. Far sedere l'aiutante in sella. È importante che il ciclista assuma la posizione normale di corsa, con il peso ben centrato e i piedi sui pedali. Far smontare l'aiutante e lasciare che la forcella si estenda a fine corsa.
3. Misurare la distanza intercorrente tra la parte superiore della guarnizione parapolvere e la reggetta in plastica. La tabella 2 indica l'abbassamento in funzione della corsa della forcella.
4. Nel caso delle forcelle con regolatore della precarica, facendo ruotare la manopola in senso orario si aumenta la precarica della molla e si diminuisce l'abbassamento, mentre in senso antiorario si diminuisce la precarica ed aumenta l'abbassamento.
5. Nel caso delle forcelle a sospensione pneumatica, rimuovere il cappellotto dell'aria Schrader posto sulla parte superiore del braccio sinistro e, usando l'apposita pompa per ammortizzatore (n° di cat. Manitou 85-4162), pompare la forcella fino a raggiungere la pressione desiderata. Il lieve rumore di perdita d'aria notato prodotto dalla rimozione della pompa è causato dalla fuoriuscita dell'aria dalla pompa, non dalla forcella.
6. Se la regolazione della precarica o della pressione dell'aria non permette di conseguire l'abbassamento appropriato, bisogna montare un nuovo kit di molleggio.

REGOLAZIONE DELLA PRESSIONE DELLA SOSPENSIONE PNEUMATICA PRINCIPALE

Rimuovere il cappellotto dell'aria dalla parte superiore (MARS Air, ACT Air, TS Air) o inferiore (IT Air) del braccio sinistro della forcella e, usando l'apposita pompa per ammortizzatore (n° di cat. Manitou 85-4162), pompare la forcella fino a raggiungere la pressione desiderata. Il lieve rumore di perdita d'aria notato prodotto dalla rimozione della pompa è causato dalla fuoriuscita dell'aria dalla pompa, non dalla forcella.

Il sistema Atmospheric Controlled Tuning (ACT Air) permette al ciclista di mettere a punto la risposta in compressione senza dover sostituire la sospensione principale. La massima pressione dell'aria della sospensione delle forcelle dotate di ACT Air è pari a 3,5 bar (50 psi). La maggior parte di ciclisti considera ottimale una pressione compresa tra 0,7 e 2 bar (10 e 30 psi). Alla massima pressione, se l'abbassamento supera quello consigliato, è necessario passare ad un kit di molle più rigide, disponibile presso il distributore locale.

Nel caso delle forcelle pneumatiche MARS Air, la massima pressione dell'aria della sospensione è di 7,5 bar (110 psi). La maggior parte di ciclisti considera ottimale una pressione compresa tra 5,5 e 7 bar (80-100 psi). Alla massima pressione, se l'abbassamento supera quello consigliato, è necessario passare ad un kit di molle più rigide, disponibile presso il distributore locale.

La massima pressione dell'aria della sospensione delle forcelle TS Air è pari a 10,4 bar (150 psi). La maggior parte di ciclisti considera ottimale una pressione compresa tra 5,5 e 7,5 bar (80-110 psi).

La pressione massima della molla principale è 120 psi (8.27 bar) per il sistema ISO Air. La maggior parte dei ciclisti troverà ottimale un valore compreso tra i 60-90 psi (4.1-6.2 bar).

DIAGRAMMA DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

Sotto troverete i diagrammi della pressione dell'aria per aiutarvi a configurare la forcella. Segue una lista dei differenti sistemi d'aria e di quali forcelle li utilizzano.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI [BAR]	STANDARD PSI [BAR]	FIRM PSI [BAR]
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 [3.4]
	200	90.7		70-100 [4.8-6.9]	
	170	77.1		60-90 [4.1-6.2]	
	140	63.5		50-70 [3.4-4.8]	
	120	54.4	80 [5.5]		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

R7 PRO & MRD				MINUTE TS AIR			
TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	
	LBS	KGS		LBS	KGS		
	220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)	
	200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)	
	170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)	
	140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)	
	120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)	
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)				MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)			

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI [2.0-3.4 BAR]	15 PSI [1.0 BAR]
	200	90.7	20-35 PSI [1.4-2.4 BAR]	10 PSI [0.7 BAR]
	170	77.1	10-25 PSI [0.7-1.7 BAR]	N/A
	140	63.5	5-15 PSI [0.3-1.0 BAR]	N/A
	120	54.4	0-10 PSI [0-0.7 BAR]	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50PSI (3.45 BAR)				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI [5.2-6.6 BAR]
	200	90.7	72-87 PSI [5.0-6.0 BAR]
	170	77.1	68-80 PSI [4.7-5.5 BAR]
	140	63.5	64-75 PSI [4.4-5.2 BAR]
	120	54.4	55-72 PSI [3.8-5.0 BAR]
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

(osservando la forcella dal basso verso l'alto) si aumenta lo smorzamento, girandola in senso antiorario lo si diminuisce. Le impostazioni dello smorzamento dell'estensione troppo lente possono rendere difficile la guida.

MANUTENZIONE

La forcella richiede manutenzione, pulizia e controlli periodici. A seconda della difficoltà delle condizioni di guida, al suo interno si possono accumulare umidità e sostanze contaminanti. Per garantire le massime prestazioni, si consiglia di smontare, pulire, asciugare e reingrassare periodicamente la forcella. Dopo ogni corsa, strofinare le canne interne e l'area della guarnizione per prolungare la durata utile della tenuta. Per istruzioni sulla messa a punto e sulla manutenzione accedere al sito Web www.manitoumtb.com.

INTERVALLI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI PER TUTTE LE FORCELLE MANITOU	
CONDIZIONI NORMALI	
Escursioni brevi ed infrequenti	Escursioni lunghe e frequenti
Smontare la forcella in conformità alle indicazione del manuale di servizio. Pulire i tubi esterni e cambiarne l'olio ogni 6 mesi. Intervenire sui sistemi di smorzamento, cambiandone l'olio una volta l'anno. Ingrassare il gruppo compressione a seconda delle necessità. Nel caso dei modelli a forcella pneumatica, controllare ogni 2 mesi il livello dell'olio sopra il pistone, in conformità delle istruzioni presentate presso il sito Web www.manitoumtb.com .	Smontare la forcella in conformità alle indicazione del manuale di servizio. Pulire i tubi esterni e cambiarne l'olio ogni 4 mesi. Intervenire sui sistemi di smorzamento, cambiandone l'olio una volta l'anno. Ingrassare il gruppo compressione a seconda delle necessità. Nel caso dei modelli a forcella pneumatica, controllare ogni 6 settimane il livello dell'olio sopra il pistone, in conformità delle istruzioni presentate presso il sito Web www.manitoumtb.com .
CONDIZIONI PESANTI	
Escursioni brevi ed infrequenti	Escursioni lunghe e frequenti
Smontare la forcella in conformità alle indicazione del manuale di servizio. Pulire i tubi esterni e cambiarne l'olio ogni 4 mesi. Intervenire sui sistemi di smorzamento, cambiandone l'olio una volta l'anno. Ingrassare il gruppo compressione a seconda delle necessità. Nel caso dei modelli a forcella pneumatica, controllare ogni 6 settimane il livello dell'olio sopra il pistone, in conformità delle istruzioni presentate presso il sito Web www.manitoumtb.com .	Smontare la forcella in conformità alle indicazione del manuale di servizio. Pulire i tubi esterni e cambiarne l'olio ogni 3 mesi. Intervenire sui sistemi di smorzamento, cambiandone l'olio una volta l'anno. Ingrassare il gruppo compressione a seconda delle necessità. Nel caso dei modelli a forcella pneumatica, controllare ogni 4 settimane il livello dell'olio sopra il pistone, in conformità delle istruzioni presentate presso il sito Web www.manitoumtb.com .

COMPRESSIONE – SMORZAMENTO ABSOLUTE+ E SISTEMA DI BLOCCAGGIO REMOTO MILO

Le forcelle dotate di ammortizzatore Absolute+ possono essere aggiornate dotandole del sistema di bloccaggio remoto integrato MILO. MILO è un sistema "ON/OFF" di facile azionamento, progettato per essere montato sul manubrio.

MESSA A PUNTO DELLO SMORZAMENTO DELLA COMPRESSIONE – ABSOLUTE+

Lo smorzamento Absolute+ permette al ciclista di aumentare lo smorzamento della compressione facendo ruotare in senso orario l'apposita manopola. La posizione finale produce una piattaforma che massimizza l'efficienza della pedalata. Il livello di piattaforma può essere regolato internamente cambiando spessori. Per ulteriori informazioni, vedere www.manitoumtb.com.

MESSA A PUNTO DELLO SMORZAMENTO DELL'ESTENSIONE

La manopola di regolazione dello smorzamento dell'estensione delle forcelle Manitou è situata sul fondo del braccio destro della forcella. Girando la manopola in senso orario



AVVERTENZA

PRIMA DI OGNI UTILIZZO, COMPIERE LE SEGUENTI OPERAZIONI:

1. Verificare che i perni di sgancio rapido siano ben regolati e serrati. Verificare che tutti i bulloni siano serrati applicando l'opportuna coppia consigliata. Fare riferimento al manuale operativo della bicicletta in dotazione in merito all'uso ed alla messa a punto della leva dello sgancio rapido ed alle altre verifiche prima dell'uso. N.B. Le forcelle con forcellini standard sono dotate di un forcellino di bloccaggio secondario che trattiene la ruota in caso di allentamento dello sgancio rapido.
2. Accertarsi che tutti i bulloni siano serrati applicando la coppia consigliata dal fabbricante del rispettivo pezzo.
3. Strofinare le canne interne e pulire la forcella con un panno. Controllare l'intera forcella per individuare qualsiasi danno apparente.
4. Controllare la buona regolazione del gruppo di sterzo. Per verificare che il gruppo di sterzo anteriore non sia allentato, azionare il freno anteriore con entrambe le ruote appoggiate su un pavimento ben livellato e spingere la bicicletta rapidamente avanti e indietro per controllare se il gruppo di sterzo non batte. Se batte, è troppo lasco. Attenersi alle istruzioni di serraggio del fabbricante del gruppo di sterzo.

5. Accertarsi che il cavo del freno anteriore sia instradato correttamente nell'apposito fermo e controllare la regolazione del freno in conformità alle istruzioni del fabbricante del freno.

CONTROLLO DEL LIVELLO DELL'OLIO

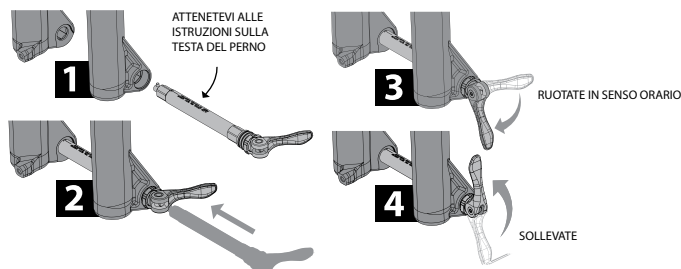
AVVERTENZA È CRUCIALE MANTENERE IL CORRETTO LIVELLO DELL'OLIO NELLA FORCELLA A SMORZAMENTO IDRAULICO. IL SISTEMA DI SMORZAMENTO È SITUATO SUL BRACCIO DESTRO DELLA FORCELLA. UN LIVELLO INSUFFICIENTE INDUCE LA CREAZIONE DI SCHIUMA E RIDUCE LE PRESTAZIONI, MENTRE UN LIVELLO ECCESSIVO RIDUCE LA CORSA E PUÒ DANNEGGIARE IL SISTEMA, CREANDO CONDIZIONI DI GUIDA PERICOLOSE. LEGGERE QUESTA INTERA SEZIONE PRIMA MODIFICARE IL LIVELLO DELL'OLIO.

Per controllare il livello dell'olio, rimuovere il gruppo compressione montato sul braccio destro della forcella (visto seduti in sella). Non smontare il gruppo di molle, in modo da mantenere completamente estesa la forcella. Servendosi di un'apposita astina di livello o di un metro, misurare la distanza intercorrente tra la superficie superiore del braccio della forcella ed il livello corrente dell'olio (vedere la figura C). Consultare il sito Web www.manitoumtb.com per determinare il livello giusto dell'olio a seconda della forcella.

N.B.: Si consiglia l'uso di olio per forcelle ammortizzate SAE 5WT prodotto da fabbricanti di alta qualità tipo la Motorex o la Maxima.

Istruzioni per l'installazione QR15

1. Tirare la leva in posizione aperta. Vedrete una freccia aperta sul lato della leva. Allineate il perno passante con la freccia sull'asse. Sentirete un "click" quando il perno sarà nella posizione corretta.
2. Posizionate la ruota nella forcella. Inserite l'assale nei forcellini del lato di azionamento della forcella. Quando inserite l'assale, prestate attenzione che la scritta sull'assale stesso sia rivolta verso l'alto e che il perno passante sia verticale. La leva dell'assale si dirigerà verso la parte anteriore della forcella. Inserite l'assale in corrispondenza della calettatura e avvitatela fino a quando non si arresta (l'anello di tenuta sul regolatore di tensione deve essere dentro al recesso)
3. Ruotate la leva in senso orario, fino a quando non sentirete la battuta.
4. Posizionate la leva nella posizione chiusa bloccando l'assale. Se sentite che si necessita troppa forza per chiudere la leva, regolate la tensione con il quadrante di regolazione della tensione. Regolate girando il regolatore della tensione in senso orario per diminuire la tensione. Nel caso in cui l'assale sia troppo lento quando viene chiusa la leva, la rotazione in senso antiorario aumenterà la tensione.



Per ulteriori informazioni sulle forcelle Manitou, negli Stati Uniti d'America rivolgersi al Servizio clienti Manitou, telefonando al +1-262 242-4300. Per informazioni al di fuori degli Stati Uniti, rivolgersi al rappresentante o al distributore autorizzato Manitou. È anche possibile visitare il sito www.manitoumtb.com per scaricare questo manuale o ottenere istruzioni particolareggiate sulla manutenzione della forcella.

TABELLA 1 – GIOCO DELLA RUOTA

	SPAZIO LIBERO MINIMO DELL'ARCHETTO DEL FRENO	LARGHEZZA MASSIMA DEL PNEUMATICO
MODELLO DI FORCELLA	(vedere la figura A)	(vedere la figura B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, MARVEL EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABELLA 2 – MISURAZIONE DELL'ABBASSAMENTO

CORSA DELLA FORCELLA	ABBASSAMENTO
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABELLA 3 – SPECIFICHE CONSIGLIATE DI COPPIA DI SERRAGGIO

ARTICOLO	SPECIFICHE DI COPPIA Nm (in-lb)
BULLONI DELL'ASALE ESAGONALE	3,4 - 4,5 Nm (30 - 40 in-lb)
MORSETTO SUL MANUBRIO DEL BLOCCAGGIO REMOTO	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 in-lb)
VITE DEL MORSETTO DEL CAVO DELLA LEVA DI BLOCCAGGIO REMOTO	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 in-lb)

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Qualsiasi prodotto dell'Hayes Bicycle Group (HBG) riscontrato difettoso dal fabbricante quanto a materiali e/o manodopera entro un anno (due anni nel territorio dell'Unione europea) a decorrere dalla data di acquisto, verrà riparato o sostituito gratuitamente, a parere insindacabile del fabbricante, una volta ricevuto in fabbrica o presso un distributore autorizzato assieme alla prova d'acquisto, spedizione a carico del mittente. Qualsiasi altra rivendicazione in garanzia non inclusa in questa dichiarazione è nulla a tutti gli effetti. Ciò include i costi di assemblaggio (per esempio, incorsi dal distributore), che non sono coperti dalla HBG. Questa garanzia non copre le rotture, torciture o danni imputabili a collisioni o cadute. Questa garanzia non copre alcun difetto o danno causato da alterazioni o modifiche dei prodotti o pezzi nuovi della HBG né l'usura normale, gli incidenti, la cattiva manutenzione, i danni causati dall'uso di pezzi prodotti da altri fabbricanti, l'uso errato o l'abuso del prodotto o la mancata osservanza delle istruzioni contenute nell'applicabile manuale operativo. Qualsiasi modifica apportata dall'utente annulla la presente garanzia. Il costo della normale manutenzione o della sostituzione dei componenti di consumo che non siano difettosi, è a carico dell'acquirente originale. Questa garanzia sostituisce espressamente qualsiasi altra e le eventuali garanzie implicite sono limitate in durata alla vigenza della garanzia offerta sopra. La HBG non può essere ritenuta in alcun modo responsabile di alcun danno accessorio o emergente. I clienti di nazioni diverse dagli USA dovrebbero rivolgersi al rivenditore o al distributore locale della HBG.

VERENDE MANITOU VOORVORKEN

GEFELICITEERD MET UW KEUZE VAN DE ALLERNIEUWSTE

VERINGTECHNOLOGIE. Deze vork is volledig gemonteerd en is klaar voor installatie op uw fiets. Hij is uitgerust met een binnenbalhoofdbuis van 28,5 mm (1 1/8 inch) of een optionele tapse stuurpen van 38 mm (1,5 inch), en kan ook verkrijgbaar zijn in een alleen-schijfrem- of zeskantsteekasuitvoering. Een op het stuur gemonteerde reflector moet voor gebruik op de openbare weg worden gebruikt. Deze reflector is niet bij uw vork inbegrepen.

Deze handleiding is een uitvoerige gids voor alle Manitou vorken, waaronder MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT en PRO, CIRCUS COMP en EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO en MRD, en R7 PRO en MRD. Alle afbeeldingen en tabellen staan aan het einde van deze handleiding. U kunt deze handleiding ook downloaden van onze website www.manitoumtb.com.

WAARSCHUWING ALGEMENE VEILIGHEIDSGEINFORMATIE VOOR DE CONSUMENT

FIETSEN IS EEN GEVAARLIJKE ACTIVITEIT WAARBIJ DE FIETSER ALTIJD MACHT OVER HET STUUR MOET HEBBEN. U KUNT ERNSTIG LETSEL OPLOPEN OF ZELFS EEN DODELIJK ONGELUK HEBBEN ALS U VAN DE FIETS VALT. U KUNT HET RISICO VAN LETSEL OF DODELIJKE ONGELUKKEN VERMINDEREN DOOR DEZE HANDLEIDING HELEMAAL TE LEZEN EN DE FIETS EN VERENDE VOORVORK OP JUISTE WIJZE TE ONDERHOUDEN. VÓÓR ELKE RIT MOET U DE VERENDE VOORVORK (NA REINIGING) NAUWGEZET INSPECTEREN IN HELDER ZONLICHT OM ER ZEKER VAN TE ZIJN DAT DE VORK NIET IS BESCHADIGD BIJ HET RIJDEN, TIJDENS VERVOER OF NA EEN VAL. LET SPECIAAL OP DE KROON, BINNENSTANGEN, BUITENSTANGEN, DROPOUTS, REMBOOGGEDEELTEN EN 'STRESSPUNTEN' (ZOALS LASSEN, NADEN, GATEN EN CONTACTPUNTEN MET ANDERE ONDERDELEN). RIJD NIET MET DE FIETS ALS DE VORK TEKENEN VAN KNIKKEN, LEKKEN, BARSTEN, KNARSEN, PIEPEN, RAMMELEN OF ANDERE ONGEWONE GELUIDEN VERTOONT OF ALS EEN VAN DE OORSPRONKELIJK GELEVERDE ONDERDELEN ONTBREEKT. NEEM CONTACT OP MET UW DEALER OF DE MANITOU KLANTENSERVICE OP +1 262 242-4300, MOCHT U VRAGEN HEBBEN OVER DE FUNCTIE, INTEGRITEIT OF CONDITIE VAN DE VORK. ALLE NIET IN DEZE HANDLEIDING GOEDGEKEURDE AANPASSINGEN MOETEN ALS ONVEILIG WORDEN BESCHOUWD. ALS U EEN GEMATIGDE OF AGRESSIEVE TERREINFIETSER BENT OF TEN MINSTE DRIEMAAL PER WEEK OVER RUW TERREIN RIJDT, RAADT MANITOU AAN DE VERENDE VOORVORK JAARLIJKS TE LATEN NAKIJKEN. BRENG DE VORK NAAR EEN ERKENDE MANITOU DEALER DIE UW VORK KAN NAKIJKEN, OF NEEM CONTACT OP MET EEN ERKEND SERVICECENTER.

WAARSCHUWING REFLECTOREN

MANITOU VORKEN ZIJN BESTEMD VOOR TERREINFIETSEN EN WORDEN BIJGEVOLG NIET MET REFLECTOREN VOOR GEBRUIK OP DE OPENBARE WEG GELEVERD. ALS U DE VORK GAAT GEBRUIKEN OP DE OPENBARE WEG, MOET U DE JUISTE REFLECTOREN DOOR UW DEALER OF MONTEUR LATEN INSTALLEREN ZODAT U VOLDOET AAN DE FIETSVORSCHRIFTEN VAN DE CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION (C.P.S.C.). MOCHT U VRAGEN HEBBEN OVER C.P.S.C. REFLECTOREN, KUNT U CONTACT OPNEMEN MET UW DEALER.

 **WAARSCHUWING** HET IS UITERST BELANGRIJK DAT U DE VERENDE VOORVORK Kiest DIE GESCHIKT IS VOOR UW GEPLANEDE RIJSTIJL EN DAT U DE VORK JUIST GEBRUIKT EN DE WAARSCHUWINGEN IN DE HANDLEIDING IN ACHT NEEMT, WAT OOK UW RIJSTIJL IS. ALS DE VORK NIET PAST BIJ UW FRAME OF RIJSTIJL, KAN DE VORK HET BEGEVEN, MET ALS GEVOLG VERLIES VAN MACHT OVER HET STUUR EN MOGELIJK ERNSTIG LETSEL OF DE DOOD VAN DE FIETSER. BOVENDIEN KOMT DE GARANTIE TE VERVALLEN DOOR EEN ONJUISTE COMBINATIE VAN FRAME EN VORK VOOR DE GEPLANEDE RIJSTIJL. BEZOEK ONZE WEBSITE, WWW.MANITOUMTB.COM/IU, VOOR MEER GEDETAILEERDE INFORMATIE EN HULP BIJ DE KEUZE VAN DE JUISTE VORK VOOR UW RIJSTIJL. BEVESTIG UITSLUITEND DYNAMO'S, REKKEN EN SCHIJFREMMEN AAN DE ERVOOR

BESTEMDE MONTAGEPUNTEN OP DE VORKEN. PAS DE VORK NOOIT AAN OM ER UITRUSTING AAN TE BEVESTIGEN. FREESTYLEN, DIRT JUMPING EN DOWNHILL GAAN GEPAARD MET HOGERE VRIJWILLIG GENOMEN RISICO'S. HET MAKEN VAN GROTERE STUNTS/SPRONGEN BETEKENT MEER POTENTIËLE PROBLEMEN MET DE UITRUSTING EN EEN AANZIENLIJK HOGER RISICO VAN ERNSTIG LETSEL. LEER HOE U OMHEEN OBSTAKELS OP PADEN EN WEGEN KUNT RIJDEN. DOOR FRONTAAL TEGEN OBSTAKELS ZOALS STOEPRANDEN, ROTSEN, BOMEN, WORTELS, GATEN EN DERGELIJKE AAN TE BOTSSEN, WORDT DE VORK ONDERWORPEN AAN KRACHTEN WAARVOOR HET ABSORPTIEVERMOGEN NIET ONTWORPEN IS.

ONJUIST NEERKOMEN NA EEN SPRONG OF DROP-OFF ONDERWERPT DE VORK EVENEENS AAN KRACHTEN WAARVOOR HET ABSORPTIEVERMOGEN NIET ONTWORPEN IS. U MAG UITSLUITEND SPRONGEN EN DROP-OFFS MAKEN ALS EEN OVERGANGS- OF NEERWAARTSE HELLING BESCHIKBAAR IS DIE DE FIETS EN DE VORK HELPT DE STOOTKRACHTEN TE ABSORBEREN DIE DOOR HET NEERKOMEN ONTSTAAN, EN BEIDE WIELEN MOETEN GELIJKMATIG EN TEGELIJK CONTACT MAKEN MET DE OVERGANGS- OF NEERWAARTSE HELLING. ELKE ANDERE MANIER VAN NEERKOMEN IS GEVAARLIJK, OMDAT HET FRAME OF DE VORK KAN WORDEN OVERBELAST WAARDOOR EEN COMPONENT HET KAN LATEN AFWETEN EN EEN ONGELUK KAN GEBEUREN, OF OMDAT U DE MACHT OVER HET STUUR KUNT VERLIEZEN, ZELFS ZONDER DAT EEN COMPONENT HET LAAT AFWETEN. DE STEILTE EN LENGTE VAN DE OVERGANGS- OF NEERWAARTSE HELLING IS AFHANKELIJK VAN DE HOOGTE WAARVAN U AFSPRINGT OF AFDAALT. ELKE SITUATIE IS VOOR IEDERE FIETSER ANDERS; RAADPLEEG EEN ERVAREN FIETSER VOORDAT U SPRONGEN EN DROP-OFFS MAAKT.

ALS U NIET OMHEEN OBSTAKELS OP DE WEG RIJDT OF ALS U NIET JUIST NEERKOMT NA SPRONGEN EN DROP-OFFS, KUNNEN DE VORKEN HET BEGEVEN, MET ALS GEVOLG VERLIES VAN MACHT OVER HET STUUR EN MOGELIJK ERNSTIG LETSEL OF DE DOOD VAN DE FIETSER. RIJD UITSLUITEND OP PLAATSEN DIE SPECIFIEK MET UW RIJSTIJL OVEREENKOMEN. GEBRUIK DE VORKEN NIET VERKEERD OF MISBRUIK ZE NIET. LEER TE RIJDEN EN RIJD ALTIJD BINNEN UW MOGELIJKHEDEN. ONBEHEERST RIJDEN IS NA ENKELE RITTEN AL GELIJK AAN JAREN ZWAAR GEBRUIK VAN DE VORKEN. SOMS IS DE SCHADE NIET ZICHTBAAR VOOR DE GEBRUIKER, MAAR IS ER BESCHADIGING AAN DE INTERNE COMPONENTEN OF AAN HET LASTDRAGENDE VERMOGEN VAN DE MATERIALEN DIE IN DE CONSTRUCTIE VAN DE VORK ZIJN GEBRUIKT.

ALLE VERENDE VOORVORKEN VEREISEN REGELMATIG ONDERHOUD EN REPARATIE. HOE HARDER U RIJDT, HOE VAKER U DE VORKEN MOET LATEN INSPECTEREN EN ONDERHOUDEN. ALS DE VORKEN VREEMDE GELUIDEN BEGINNEN TE MAKEN OF BEGINNEN TE RAMMELEN, KNARSEN OF KLIKKEN, OF OP EEN OF ANDERE MANIER 'LOS' OF ANDERS AANVOELEN, MOGEN ZIJ NIET WORDEN GEBRUIKT. LAAT DE VORKEN ONMIDDELIJK INSPECTEREN EN REPAREREN DOOR EEN ERKEND MANITOU SERVICECENTER VOORDAT U OPNIEUW RIJDT. INSPECTEER DE VORKEN REGELMATIG OP KNIKKEN, VERVORMING, BARSTEN OF AFSCHILFEREN, ONVERSCHILLIG HOE GERING DE BESCHADIGING IS. STAAK ONMIDDELIJK HET GEBRUIK VAN DERGELIJKE BESCHADIGDE VORKEN. LAAT ZE ONMIDDELIJK INSPECTEREN EN REPAREREN DOOR EEN ERKEND MANITOU SERVICECENTER VOORDAT U OPNIEUW RIJDT.

UW RIJSTIJL LEREN KENNEN

Het is uiterst belangrijk dat u de verende voorvork kiest die geschikt is voor uw geplande rijstijl en dat u de vork juist gebruikt en de waarschuwingen in de handleiding in acht neemt, wat ook uw rijstijl is. Zie de diverse rijstijlcategorieën hieronder. Bezoek onze website www.manitoumtb.com/iu voor meer gedetailleerde informatie en hulp bij de keuze van de juiste vork voor uw rijstijl.

Trekking (TK): Trekking lijkt op crosscountry, maar is minder agressief. Er wordt langzamer en meestal op verharde en effen wegen zonder obstakels, zoals rotsen, wortels of verzinkingen, gereden.

Crosscountry (XC): Ook 'marathonbiking' genoemd. Er wordt over heuvelige paden gereden waar er sommige hobbels en kleinere obstakels, zoals rotsen, wortels of verzinkingen, kunnen worden aangetroffen. GROTE SPRONGEN EN DROP-OFFS (van rotsen, gevallen bomen of uitspringende randen afrijden), van welke hoogte ook, BEHOREN NIET TOT CROSSCOUNTRY. XC vorken mogen uitsluitend worden gebruikt met banden die speciaal voor crosscountry zijn ontworpen. XC vorken kunnen met schijf-, velg- of lineaire pull-remmen worden gebruikt.

All-mountain (AM): Rijden met meer nadruk op agressieve crosscountry met grotere obstakels en ruw terrein. GROTE SPRONGEN EN DROP-OFFS (van rotsen, gevallen

bomen of uitspringende randen afrijden) van welke hoogte ook BEHOREN NIET TOT ALL-MOUNTAIN. Deze vorken mogen uitsluitend worden gebruikt met schijfremmen, en met speciaal voor deze rijstijl ontworpen frames, wielen en andere componenten.

Freestylen (FR): Deze rijstijl is voor geofende fietsers en omvat agressieve hellingen, zeer ruw terrein, grote obstakels en matige sprongen. Freestylevorken mogen uitsluitend worden gebruikt met schijfremmen en met speciaal voor freestylen ontworpen frames, wielen en andere componenten.

Dirt jumping (DJ): Dit type rijden, ook 'urban riding' genoemd, mag alleen worden beoefend door de meest geofende fietsers en omvat springen van aardhoop naar aardhoop en vlot neerkomen op een neerwaartse overgangshelling. Er wordt ook over en rond door de mens gemaakte of andere betonnen structuren gereden of gesprongen. Deze vorken mogen uitsluitend worden gebruikt met speciaal voor deze rijstijl ontworpen frames, wielen en andere componenten.

Downhillen (DH): Deze discipline is uitsluitend geschikt voor professionele of zeer geofende fietsers. Downhillen omvat relatief hoge sprongen (of drop-offs) en rijden over grotere obstakels, zoals rotsblokken, omgevallen bomen of gaten. Deze vorken mogen uitsluitend worden gebruikt met schijfremmen, en met speciaal voor deze rijstijl ontworpen frames, wielen en andere.

GEBRUIKSDOEL

Bezoek onze website www.manitoumtb.com/lu voor meer gedetailleerde informatie en hulp bij de keuze van de juiste vork voor uw rijstijl.

TK	Trekking	Vorken voor rijden op effen, geharde wegen.
XC	Crosscountry	Medium terreinrijden, expedities en wedstrijden.
AM	All-mountain	Rijden met meer nadruk op agressieve crosscountry met grotere obstakels.
FR	Freestylen	Vorken voor de zwaarste afdalingen, sprongen en drop-offs.
DJ	Dirt jumping	Vering voor 'big air' stunts over door de mens gemaakte structuren en dual-salom parcoursen.
DH	Downhillen	Vorken voor agressief rijden en professioneel racen.

	GEBRUIKSDOEL					
VORK-MODEL	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Zie onze website www.manitoumtb.com voor aanvullende informatie.

⚠ WAARSCHUWING DOWNHILLEN, FREESTYLEN OF WEDSTRIJDFIETSEN

AFDALLEN MET HOGE SNELHEID OF WEDSTRIJDFIETSEN IS EEN ZEER HOOG, VRIJWILLIG GENOMEN RISICO EN DOWNHILLEN OF FREESTYLEN KAN TOT ERNSTIGE ONGEVALLEN LEIDEN. BIJ DOWNHILLEN KAN MOTORFIETSSNELHEID WORDEN GEHAALD, MET ALLE VERGELIJKBARE GEVAREN EN RISICO'S. DRAAG GESCHIKTE VEILIGHEIDSSUITRUSTING, MET INBEGRIJF VAN EEN VOLGELAATSHIELM, HANDSCHOENEN MET VOLLEDIGE VINGERBEDEKKING EN EEN BESCHERMEND PAK. LAAT UW FIETS VÓÓR ELK EVENEMENT INSPICTEREN DOOR EEN BEVOEGDE MONTEUR EN ZORG DAT DE FIETS IN

PERFECTE WERKCONDITIE IS. ROUTINEMATIG EN GRONDIG ONDERHOUD IS NOG BELANGRIJKEER DAN BIJ FIETSEN DIE NIET VOOR DOWNHILLEN OF FREESTYLEN WORDEN GEBRUIKT. RAADPLEEG DESKUNDIGE FIETTERS EN RACEORGANISATOREN OVER DE CONDITIES OP DE PLAATS VAN DOWNHILLEN OF FREESTYLEN EN DE AANBEVOLEN UITRUSTING. VERING EN SCHIJFREMMEN KUNNEN DE HANDELBAAKHEID EN HET GEMAK VAN DE FIETS VERHOGEN EN U SNELLER DOEN RIJDEN, MAAR VERWAR DE VERBETERDE CAPACITEITEN VAN EEN GEVEERDE FIETS MET SCHIJFREMMEN NIET MET UW EIGEN CAPACITEITEN. U HEEFT TIJD EN OEFENING NODIG OM UW VAARDIGHEDEN TE VERBETEREN. GA VOORZICHTIG TE WERK TOTDAT U ZEKER BENT DAT U ALLE CAPACITEITEN VAN UW FIETS GOED EIGEN HEEFT GEMAAKT. HOEWEL HET DUURZAME UITERLIJK VAN MOUNTAINBIKES EN DEZE SCHIJFREMMEN ZE ONVERWOESTBAAR DOET LIJKEN, ZIJN ZE DAT NIET. NATUURLIJK ZIJN ZE STERK EN DUURZAAM. DOOR DOWNHILLEN, FREESTYLEN OF RACEN WORDEN DE FIETSEN EN HUN COMPONENTEN (NET ALS DE FIETSER) BLOOTGESTELD AAN EXTREME STRESS. HERHAALDELIJK GEBRUIK VAN EEN VORK BIJ DOWNHILLEN KAN DE FIETS OF EEN COMPONENT PLOTSELING OF VROEGTIJDIG ONTREGELLEN, WAT TOT ERNSTIG LETSEL KAN LEIDEN. DEELNAME AAN DERGELIJK EENEMENTEN KAN DE LEVENSDUUR VAN HET PRODUCT AANZIENLIJK VERKORTEN, AFHANKELIJK VAN HET RACENIVEAU EN DE RACEFREQUENTIE. DE 'NORMALE SLEJTAGE' VAN EEN COMPONENT KAN AANZIENLIJK VERSCHILLEN TUSSEN FIETSEN DIE VOOR WEDSTRIJDACTIVITEITEN WORDEN GEBRUIKT, EN DEZE WAARBIJ DAT NIET HET GEVAL IS. PROFESSIONELE FIETTERS GEBRUIKEN DAAROM ELK SEIZOEN NIEUWE FIETSEN EN COMPONENTEN, EN LATEN HET ONDERHOUD VERRICHTEN DOOR PROFESSIONELE MONTEURS.

⚠ WAARSCHUWING VERKORTE LEVENSDUUR VAN VORK

DE LEVENSDUUR VAN DEZE VORK WORDT VERKORT ALS (1) U DE VORK MEER GEBRUIKT DAN DE GEMIDDELTE GEBRUIKER, (2) U ZWAARDER BENT DAN DE GEMIDDELTE FIETSER, (3) HET TERREIN WAAROP U RIJDT RUWER IS DAN NORMAAL, (4) U DE COMPONENTEN HARDER BEHANDELT DAN DE GEMIDDELTE FIETSER, (5) DE VORK ONJUIST IS GEÏNSTALLEERD OF ONDERHOUDEN, (6) DE VORK MEER ONGUNSTIGE OMGEVINGSOMSTANDIGHEDEN DOORMAAKT DAN DE GEMIDDELTE VORK (DENK AAN ZWEET, CORROSIEF SLIJK, ZOUTE STRANDLUCHT ETC.) EN/OF (7) U DE VORK BESCHADIGT DOOR BOTSINGEN, SPRONGEN OF ANDER MISBRUIK. HOE MEER FACTOREN VOOR U GELDEN, HOE MEER DE LEVENSDUUR WORDT VERKORT, MAAR HET IS ONMOGELIJK OM TE ZEGGEN HOEVEEL.

⚠ WAARSCHUWING MET PERSPASSING GEMONTEERDE KRONEN

DE BINNENBALHOOFDBUIS (OP VORKEN MET ENKELE ZOWEL ALS DUBBELE KROON) EN BINNENSTANGEN (OP VORKEN MET ENKELE KROON) ZIJN MET PERSPASSING IN DE FABRIEK GEMONTEERD EN MOGEN NOOIT UIT DE KROON WORDEN VERWIJDERD. ALS ZE WORDEN UITGEDRUKT, WORDT DE KROON ONHERSTELBAAR BESCHADIGD EN IS DEZE ONVEILIG VOOR VERDER GEBRUIK. DRAADTAP DE DRAADLOZE BINNENBALHOOFDBUIS NIET. DRAADTAPPEN VERZWAKT DE BINNENBALHOOFDBUIS EN LEIDT TOT ONVEILIG RIJDEN. SCHAF DE JUISTE KROON/STUURPEN BIJ UW DEALER AAN OF NEEM CONTACT OP MET DE MANITOU KLANTENSERVICE OP +1 262 242-4300.

DE VOLLEDIGE KROON/STUURPEN-INRICHTING MOET WORDEN VERVANGEN ALS U DE BINNENBALHOOFDBUIS LANGER WILT MAKEN OF DE DIAMETER ERVAN WILT AANPASSEN. DE BINNENBALHOOFDBUIS MAG NOOIT AFZONDERLIJK WORDEN VERWIJDERD OF VERVANGEN, OMDAT DIT LEIDT TOT ONVEILIG RIJDEN.

⚠ LET OP INSTALLATIE-INSTRUCTIES

Controleer eerst of de juiste binnenbalhoofdbuis bij de vork is geleverd. Het is mogelijk dat de binnenbalhoofdbuis moet worden verkort om in de hoofdbuis van uw fiets te passen. Als u niet vertrouwd bent met deze procedure of niet over het juiste gereedschap beschikt om de binnenbalhoofdbuis te verkorten, verdient het aanbeveling een beroep te doen op een dealer met een bevoegde fietsmonteur om de installatie uit te voeren. Als u de stuurkolom van de vork verkort, moet u twee keer meten voordat u begint met snijden; vorken die tijdens installatie te kort zijn gesneden, worden NIET door de garantie gedekt.

INRIJDEN

De nieuwe vork wordt gedurende uw eerste enkele ritten ingereden (een rijtijd van ongeveer 20 uren in totaal). Voordat de vork ingereden is, merkt u wellicht dat hij stroef is en enigszins haperig aanvoelt. Na de inrijperiode voelt de vork veel soepeler aan en reageert hij veel beter op oneffenheden dan in het begin. Na 20 uren doet u er goed aan de stelinrichtingen opnieuw te controleren voor complete fijnafstelling van de vork.



WAARSCHUWING

TELKENS ALS U EEN NIEUWE COMPONENT OP DE FIETS INSTALLEERT, MOET U DIE DICT BIJ HUIS UITPROBEREN (MET UW HELM OP), OP EEN NIET AL TE MOEILIJK TERREIN ZONDER OBSTAKELS EN VERKEER. ZORG DAT ALLES NAAR BEHOREN WERKT VOORDAT U EEN RIT MAAKT OF AAN EEN RACE DEELNEEMT.

INSTALLATIE VAN VORK – VORKEN MET ENKELE KROON

1. Verwijder de oude vork uit de fiets.
2. Meet en verkort de binnenbalhoofdbuis zodat deze in de hoofdbuis van de fiets past (zie LET OP hierboven). U kunt aan de hand van uw oude vork bepalen tot op welke lengte de binnenbalhoofdbuis moet worden verkort.
3. Verwijder de balhoofdsetkroonloopring van de oude vork en druk de ring op de stuurpen van de vork aan totdat deze goed aansluitend tegen de top van de kroon is aangedrukt. Volg hierbij de aanwijzingen van de fabrikant van de balhoofdset.
4. Reinig en smeer de balhoofdsetlagers en loopringen van de fiets volgens de aanwijzingen van de fabrikant van de balhoofdset.
5. Installeer de onderste lagers (indien van toepassing) op de vorkkroonloopring volgens de aanwijzingen van de fabrikant van de balhoofdset.
6. Installeer de binnenbalhoofdbuis in de hoofdbuis van het frame.
7. Installeer de bovenste lagers, de afstandstukken van de voorbouw en de voorbouw.
8. Installeer de voorbouwtop en -bout. Draai de bout vast volgens de specificaties van de fabrikant van de balhoofdset.
9. Installeer het stuur en draai de klemschroeven van de voorbouw of het voorbouwklemstelsel aan met een momentsleutel volgens de specificaties van de fabrikant van de voorbouw.
10. Installeer de remmen en stel ze af volgens de aanwijzingen van de fabrikant van de remmen.
11. Bij vorken die met een MILO remote lockout-hendel zijn uitgerust, installeert u de hendel in een gemakkelijk toegankelijke positie en draait u deze aan volgens de waarden die in tabel 3 aan het einde van deze handleiding zijn vermeld.
12. Stel bij vorken met standaard dropouts (zonder zeskantige steekas) de snelspanner van het voorwiel af met voldoende speling voor de 7 mm dikke secundaire dropout-stop. De snelspanner moet worden aangedraaid nadat hij op de juiste manier is aangedrukt in de verzinkboringen van de dropouts volgens de specificaties van de fabrikant van de snelspanner. Zorg dat er op voldoende draadgangen is ingegrepen (4 of meer draadgangen met vergrendelde spanner). Zie de handleiding van de fiets over het juiste gebruik en de juiste afstelling van de snelspannerhendel. N.B. Vorken met standaard dropouts zijn uitgerust met een secundaire dropout-stop om het wiel in de vork te houden voor het geval de snelspanner loskomt.
13. Installeer de steekas door hem gewoon in de dropout te schuiven: de zijde met de kleine zeskant eerst in de grote zeskant van de dropout. Schroef de stelbout in de kleine zeskantzijde en draai hem redelijk goed aan. Duw de vork enkele keren op en neer om de as en de naaf te centreren en draai alle klembouten vervolgens aan volgens de aanbevelingen in tabel 3.
14. Installeer de remkabel volgens de aanwijzingen van de fabrikant (zie waarschuwing hieronder.)

BEVESTIGING VAN REMKABEL



WAARSCHUWING

ALS DE VOORSTE REMKABEL NIET DE JUISTE BAAN VOLGT EN NIET STEVIG AAN DE VORK IS BEVESTIGD, KAN DIT ERNSTIG LETSEL OF DODELIJKE ONGELUKKEN VEROORZAKEN.

Er wordt een kleine zwarte remschijfkabelgeleider (onderdeelnr. 066455) bij de vork meegeleverd, die aan de vork kan worden bevestigd en dient om de kabels naar de schijfremklauwen te leiden. Vorken met geïntegreerde kabelgeleiders daarentegen worden geleverd met een standaard kabelbinder. Wij hebben ondervonden dat de beste methode om de kabel te bevestigen zodanig is dat hij langs de buitenzijde van de

linkervorkstang naar beneden loopt. Zorg dat de remkabel niet klemt of de band raakt wanneer de vork zijn veerweg aflegt.



WAARSCHUWING

ALS U HET WIEL MET EEN CORRECT OPGEPOMPT BAND INSTALLEERT, MOET U DE VORK OP MINIMALE BANDSPELING CONTROLEREN. ALS DE AANBEVOLEN SPECIFICATIES BETREFFENDE BANDSPELING NIET WORDEN NAGELEEFD, KAN DE BAND INEENS STOPPEN TIJDENS GEBRUIK, MET ALS GEVOLG LICHAMELIJK OF EEN DODELIJK ONGELUK.

Meet de minimale bandspeeling vanaf een willekeurig punt op het profiel van de band opwaarts tot de basis van de remboog (zie afbeelding A). Vergelijk dit met tabel 1 voor de minimale remboogspeling. Alle afbeeldingen en tabellen staan aan het einde van deze handleiding.

Meet de band op maximale breedte (zie afbeelding B). Vergelijk dit met tabel 1 voor de maximale bandbreedte.

INREGELING

DOORZAKKING METEN (de mate dat de vering samendrukt als gevolg van uw lichaamsgewicht wanneer u in een natuurlijke rijkhouding zit).

Om de doorzakking te meten, heeft u een meetlint, een kabelbinder, een potlood, een stuk papier en een helper nodig.

1. Bind een kabelbinder om de vorkstang en duw die omlaag naar de top van de stofdichting.
2. Laat uw helper op de fiets zitten. Het is belangrijk dat de fietser in de normale rijkhouding zit (gewicht in het midden) met de voeten op de pedalen. Laat de fietser van de fiets afstappen en laat de vork weer volledig uitzetten.
3. Meet de afstand tussen de top van de stofafdichting en de kabelbinder. Tabel 2 toont de doorzakking die er moet zijn afhankelijk van de veerweg van uw fiets.
4. Bij springveervorken met stelinrichtingen voor de voorbelasting draait u de knop naar rechts om de voorbelasting van de veer te verhogen en de doorzakking te verlagen en draait u de knop naar links om de voorbelasting van de veer te verlagen en de doorzakking te verhogen.
5. Ga als volgt te werk bij lucht vorken. Verwijder de Schrader luchtdop bovenaan op de linkervorkstang en pomp de vork vervolgens met gebruik van een speciaal daarvoor bestemde schokbrekerpomp (Manitou onderdeelnr. 85-4162) tot de gewenste druk op. Het lichte geluid van sissende lucht tijdens het verwijderen van de pomp is lucht die niet uit de vork maar uit de pomp ontsnapt.
6. Als het bijstellen van de voorbelasting of de luchtdruk niet de juiste doorzakking geeft, heeft u wellicht een nieuwe verenkit nodig.

LUCHTDruk IN HOOFDVEER REGELEN

Verwijder de luchtdop bovenaan (MARS Air, ACT Air, TS Air) op de linkervorkstang en pomp de vork vervolgens met gebruik van een speciaal daarvoor bestemde luchtpomp (Manitou onderdeelnr. 85-4162) tot de gewenste druk op. Het lichte geluid van sissende lucht tijdens het verwijderen van de pomp is lucht die niet uit de vork maar uit de pomp ontsnapt.

Met Atmospheric Controlled Tuning (ACT Air) kan de fietser de spingveerconstante afstellen zonder dat de hoofdveer hoeft te worden vervangen. De maximale veerluchtdruk is 3,5 bar (50 psi) voor ACT Air. De meeste fietsers vinden een druk tussen 0,7 bar (10 psi) en 2 bar (30 psi) optimaal. Als u bij maximale druk meer dan de aanbevolen doorzakking krijgt, heeft u een hardere verenkit nodig. U kunt die kit bij uw plaatselijke dealer bestellen.

De maximale hoofdveerluchtdruk is 7,5 bar (110 psi) voor de MARS Air veer. De meeste fietsers vinden een druk tussen 5,5 bar (80 psi) en 7 bar (100 psi) optimaal. Als u bij maximale druk meer dan de aanbevolen doorzakking krijgt, heeft u een hardere verenkit nodig. U kunt die kit bij uw plaatselijke dealer bestellen.

De maximale hoofdveerluchtdruk is 10,4 bar (150 psi) voor het TS Air systeem. De meeste fietsers vinden een druk tussen 5,5 bar (80 psi) en 7,5 bar (110 psi) optimaal.

De maximum algemene veerspanning is 120 psi (8.27 bar) voor het ISO Air systeem. De meeste renners zullen ondervinden dat 60-90 psi (4.1-6.2 bar) optimaal zal zijn voor de ISO Air.

LUCHTDRIK SCHEMA'S

Onderstaand vindt je luchtdruk schema's die je zullen helpen bij het installeren vanork. Hier is een lijst van de verschillende luchtsystemen en welke vorken deze gebruiken.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI [BAR]	STANDARD PSI [BAR]	FIRM PSI [BAR]
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 [3.4]
	200	90.7		70-100 [4.8-6.9]	
	170	77.1		60-90 [4.1-6.2]	
	140	63.5		50-70 [3.4-4.8]	
	120	54.4	80 [5.5]		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI [7.58 BAR]					

TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS		LBS	KGS	
	220	99.8	95-120 PSI [5.2-7.9 BAR]	220	99.8	75-95 PSI [5.2-6.6 BAR]
	200	90.7	90-110 PSI [5.2-7.2 BAR]	200	90.7	72-87 PSI [5.0-6.0 BAR]
	170	77.1	85-100 PSI [5.2-6.2 BAR]	170	77.1	68-80 PSI [4.7-5.5 BAR]
	140	63.5	80-95 PSI [4.8-6.2 BAR]	140	63.5	64-75 PSI [4.4-5.2 BAR]
	120	54.4	70-90 PSI [4.1-5.5 BAR]	120	54.4	55-72 PSI [3.8-5.0 BAR]
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI [10.23 BAR]				MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI [8.27 BAR]		

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI [2.0-3.4 BAR]	15 PSI [1.0 BAR]
	200	90.7	20-35 PSI [1.4-2.4 BAR]	10 PSI [0.7 BAR]
	170	77.1	10-25 PSI [0.7-1.7 BAR]	N/A
	140	63.5	5-15 PSI [0.3-1.0 BAR]	N/A
	120	54.4	0-10 PSI [0-0.7 BAR]	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50PSI [3.45 BAR]				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI [5.2-6.6 BAR]
	200	90.7	72-87 PSI [5.0-6.0 BAR]
	170	77.1	68-80 PSI [4.7-5.5 BAR]
	140	63.5	64-75 PSI [4.4-5.2 BAR]
	120	54.4	55-72 PSI [3.8-5.0 BAR]
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI [10.23 BAR]			

COMPRESSIEDEMPING REGELEN – ABSOLUTE+ DEMPING EN MILO REMOTE LOCKOUT

Voor vorken die met de Absolute+ demper zijn uitgerust, is er een upgrade naar het MILO geïntegreerde remote lockout-systeem mogelijk. MILO is een 'aan/uit'-systeem dat op het stuur wordt gemonteerd zodat het gemakkelijk kan worden geactiveerd.

COMPRESSIEDEMPING REGELEN – ABSOLUTE+

Met Absolute+ kan de fietser de compressiedemping steeds meer verhogen door de stelknop naar rechts te draaien. De eindstand verschaft een platformeffect voor efficiënt trappen. De mate van platformeffect kan intern worden bijgesteld door de onderlegplaatjes te veranderen. Zie www.manitoumtb.com voor meer informatie.

TERUGVERINGDEMPING REGELEN

Bij Manitou vorken bevindt de stelinrichting voor de terugvering zich onderaan op de rechtervorkstang. Als u de knop naar rechts draait (kijkend naar de vork van beneden naar boven), wordt de terugveringdemping verhoogd. Als u de knop naar links draait, wordt de

terugveringdemping verlaagd. Een hard gevoelen bij het rijden kan worden veroorzaakt door een te langzaam ingestelde terugvering.

ONDERHOUD

De vork moet regelmatig worden onderhouden, gereinigd en geïnspecteerd. Afhankelijk van de omstandigheden waarin wordt gereden, kunnen vocht en vuil zich in de vork ophopen. Voor blijvende topprestaties verdient het aanbeveling de vork regelmatig uit elkaar te nemen, te reinigen, te drogen en opnieuw te smeren. Veeg na elke rit de binnenstangen en het afdichtingsgedeelte af om de levensduur van de afdichting te verlengen. U kunt aanwijzingen voor het onderhoud en het afstellen van de vork van het web downloaden op www.manitoumtb.com.

AANBEVOLEN ONDERHOUDSSCHEMA VOOR ALLE VERENDE MANITOU VOORVORKEN	
NORMALE OMSTANDIGHEDEN	
Korte, niet-veelvuldige ritten	Lange, veelvuldige ritten
Vork demonteren volgens onderhoudshandleiding. Gietstuk leeghalen en 'Semi Bath' olie om de 6 maanden ververset. Dempingsystemen onderhouden door de demperolie jaarlijks te ververset. Zo nodig veergroep smeren. Bij luchtvoorken de smerolie boven op de luchtzuiger om de 2 maanden controleren volgens de aanwijzingen op www.manitoumtb.com .	Vork demonteren volgens onderhoudshandleiding. Gietstuk leeghalen en 'Semi Bath' olie om de 4 maanden ververset. Dempingsystemen onderhouden door de demperolie jaarlijks te ververset. Zo nodig veergroep smeren. Bij luchtvoorken de smerolie boven op de luchtzuiger om de 6 weken controleren volgens de aanwijzingen op www.manitoumtb.com .
STRENGE OMSTANDIGHEDEN	
Korte, niet-veelvuldige ritten	Lange, veelvuldige ritten
Vork demonteren volgens onderhoudshandleiding. Gietstuk leeghalen en 'Semi Bath' olie om de 4 maanden ververset. Dempingsystemen onderhouden door de demperolie jaarlijks te ververset. Zo nodig veergroep smeren. Bij luchtvoorken de smerolie boven op de luchtzuiger om de 6 weken controleren volgens de aanwijzingen op www.manitoumtb.com .	Vork demonteren volgens onderhoudshandleiding. Gietstuk leeghalen en 'Semi Bath' olie om de 3 maanden ververset. Dempingsystemen onderhouden door de demperolie jaarlijks te ververset. Zo nodig veergroep smeren. Bij luchtvoorken de smerolie boven op de luchtzuiger om de 4 weken controleren volgens de aanwijzingen op www.manitoumtb.com .



WAARSCHUWING

VOÓR ELKE RIT MOET U HET VOLGENDE DOEN.

- Zorg dat de pennen van de snelspanner juist zijn afgesteld en vastzitten. Zie de handleiding van de fiets over het juiste gebruik en de juiste afstelling van de snelspannerhendel en voor andere vóór elke rit uit te voeren controles. N.B. Vorken met standaard dropouts zijn uitgerust met een secundaire dropout-stop om het wiel in de vork te houden voor het geval de snelspanner loskomt.
- Controleer of alle bouten zijn aangedraaid volgens de aanhaalmomentspecificaties die door de fabrikant van de betreffende onderdelen zijn aanbevolen.
- Veeg de binnenstangen schoon en reinig de vork. Controleer de gehele vork op duidelijke beschadiging.
- Controleer de afstelling van de balhoofdset. Controleer als volgt of de balhoofdset vooraan loszit. Rem met de voorrem terwijl beide wielen zich op een vlak wegdek bevinden. Duw de fiets snel naar voren en naar achteren om te controleren of de balhoofdset rammelt. Hoort u rammelen, dat zit de balhoofdset te los. Volg de aanwijzingen van de fabrikant van de balhoofdset om de balhoofdset aan te draaien.
- Zorg dat de voorste remkabel de juiste baan volgt en controleer de afstelling van de remmen. Volg de aanwijzingen van de fabrikant van de remmen.

OLIEPEIL CONTROLEREN



WAARSCHUWING

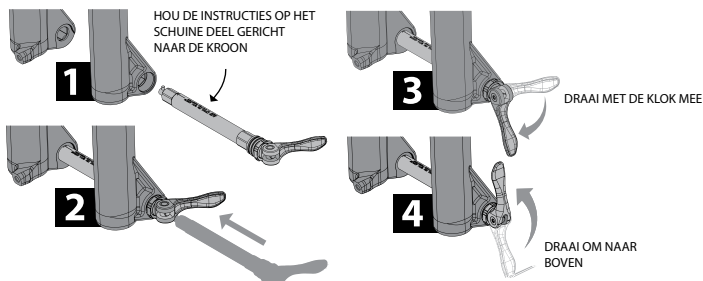
HET IS UITERST BELANGRIJK DE OLIE IN DE GEDEMPTE VORK OP HET JUISTE PEIL TE HOUDEN. DE DEMPING BEVINDT ZICH IN DE RECHTERSTANG VAN DE VORK. ONVOLDOENDE OLIE LEIDT TOT SCHUIMVORMING EN MINDER GOEDE PRESTATIES. TE VEEL OLIE BEPERKT DE VEERWEG EN KAN LEIDEN TOT BESCHADIGING VAN HET SYSTEEM EN ONVEILIG RIJDEN. LEES DIT GEDEELTE HELEMAAL DOOR VOORDAT U HET OLIEPEIL WIJZIGT.

Om het oliepeil te controleren, verwijdt u de compressiedempinginrichting in de rechterstang (kijkend naar de vork van het standpunt van de fietser). Laat de veergroep op zijn plaats om de vork volledig uitgetrokken te houden. Gebruik een meetlint of peilstok en meet van het topoppervlak van de vorkstang tot het olieoppervlak (afbeelding C). Raadpleeg www.manitoumtb.com voor het juiste oliepeil voor uw vorkmodel.

N.B. Gebruik SAE 5WT olie voor verende vorken van hoogwaardige merken zoals Motorex of Maxima.

QR15 Installatie Instructies

1. Draai de hendel naar de open positie. Je zult een open pijl zien aan de zijkant van de hendel. Lijn de dwars pen uit met de pijl op de as. U zult het voelen wanneer het zich vastklikt in de juiste positie.
2. Plaats het wiel in de vork. Steek de as in de aandrijfszijde van het uitvaleinde van de vork. Bij het plaatsen van de as moet U ervoor zorgen dat de belettering op de as naar boven is gericht en dat de kruis pin verticaal is aangebracht. De hendel van de as moet naar buiten gericht zijn in de richting van de voorkant van de vork. Steek de as door de casting en de naaf totdat hij stopt (de o-ring bij de stelschroef moet zich binnen dat deel van de verzonken naafboring bevinden).
3. Draai de hendel 90 graden met de klok mee totdat hij zich op zijn plaats vastklikt.
4. Draai de hendel naar de gesloten positie zodat de as vergrendeld wordt. Als het voelt alsof het te veel kracht vergt om de hendel te sluiten, pas dan de spanning aan met de stelschroef. Pas aan door de stelschroef in de richting van de klok te draaien. Rotatie tegen de klok zal de spanning doen toenemen indien de as te los aanvoelt bij het sluiten van de hendel.



Mocht u vragen hebben over uw verende Manitou voorvork, neem dan contact op met de Manitou klantenservice op +1 262 242-4300 of met uw erkende Manitou dealer of distributeur. U kunt ook inloggen op www.manitoumtb.com en deze handleiding downloaden of gedetailleerde onderhoudsinstructies voor uw verende voorvork raadplegen.

TABEL 1 – BANDSPELING

	MINIMALE REMBOOGSPELING	MAXIMALE BANDBREEDTE
VORKMODEL	(zie afbeelding A)	(zie afbeelding B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABEL 2 – METING VAN DOORZAKKING

VEERWEG VAN VORK	DOORZAKKING
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABEL 3 – AANBEVOLEN AANHAALMOMENTSPECIFICATIES

ONDERDEEL	AANHAALMOMENTSPECIFICATIES Nm (in-lb.)
BOUTEN VAN STEEKAS	3,4 - 4,5 Nm (30 - 40 in-lb.)
REMOTE STUURKLEM	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 in-lb.)
REMOTE HENDEL (KABELKLEM-SCHROEF)	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 in-lb.)

GARANTIE-INFORMATIE

Elk product van Hayes Bicycle Group (HBG) dat binnen één jaar (of twee jaar in landen van de Europese Unie) na de datum van aankoop door de fabrikant defect wordt bevonden wat betreft materiaal en/of fabricage, zal naar goeddunken van de fabrikant gratis worden vervangen of gerepareerd, als het product met de aankoopbon franco naar de fabrikant of een erkende distributeur wordt verzonden. Alle andere garantieclaims die niet in deze verklaring zijn opgenomen, zijn ongeldig. Dit geldt onder meer voor montagekosten (zoals voor montage door de dealer), die niet door HBG worden gedekt. Breuken, knikken of beschadiging als gevolg van botsingen of valpartijen worden niet door deze garantie gedekt. Defecten of beschadiging veroorzaakt door veranderingen of wijzigingen aan nieuwe HBG producten of onderdelen, of door normale slijtage, ongevallen of onjuist onderhoud, en schade veroorzaakt door gebruik van onderdelen van andere fabrikanten, onjuist gebruik of misbruik van het product, of door niet-naleving van de instructies in de toepasselijke instructiehandleiding worden niet door deze garantie gedekt. Door de gebruiker aangebrachte wijzigingen doen de garantie vervallen. De kosten van normaal onderhoud of van vervanging van serviceonderdelen die niet defect zijn, zijn voor rekening van de oorspronkelijke koper. Deze garantie komt uitdrukkelijk in de plaats van alle andere garanties en de duur van alle stilzwijgende garanties is beperkt tot dezelfde duur als de hierin vermelde uitdrukkelijke garantie. Onder geen beding is HBG aansprakelijk voor incidentele schade of gevolgschade. Klanten in andere landen dan de Verenigde Staten moeten contact opnemen met hun dealer of plaatselijke HBG distributeur.

GARFOS DE SUSPENSÃO MANITOU

PARABÉNS PELA SUA ESCOLHA DA MAIS AVANÇADA TECNOLOGIA DE SUSPENSÃO. Este garfo é fornecido de fábrica totalmente montado e pronto para ser instalado na sua bicicleta. Está equipado com um tubo de direcção de 28,6 mm (1-1/8 pol.) ou, em opção, com um tubo de direcção cónico de 1,5 pol., podendo ainda ser adquirido na versão com travão de disco ou nas versões Hex Lock Thru Axle. Durante a circulação da bicicleta em vias públicas, deve ser instalado um reflector no guiador (não fornecido com o garfo).

Este manual foi concebido como um guia completo para todos os garfos MANITOU, incluindo os modelos MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT e PRO, CIRCUS COMP e EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO e MRD, e R7 PRO e MRD. Todas as figuras e tabelas estão localizadas na parte final deste manual. Este manual também pode ser importado do sítio www.manitoumtb.com.

ATENÇÃO INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA PARA O CLIENTE

ANDAR DE BICICLETA É UMA ACTIVIDADE DE RISCO QUE REQUER UM CONTROLO PERMANENTE DA BICICLETA POR PARTE DO CICLISTA. QUALQUER QUEDA DA BICICLETA CONDUZIR A LESÕES CORPORAIS GRAVES OU MESMO À MORTE. A LEITURA COMPLETA DESTE MANUAL E A EXECUÇÃO DA MANUTENÇÃO APROPRIADA DA BICICLETA E DO GARFO DA SUSPENSÃO PODEM REDUZIR AS POSSIBILIDADES DE LESÕES OU DA MORTE. ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO, O CICLISTA DEVE INSPECIONAR CUIDADOSAMENTE O GARFO DA SUSPENSÃO (APÓS A SUA LIMPEZA) À LUZ DO SOL, COM VISTA A VERIFICAR A AUSÊNCIA DE DANOS DURANTE A UTILIZAÇÃO E TRANSPORTE DA BICICLETA OU APÓS UMA QUEDA. PRESTAR ESPECIAL ATENÇÃO À COROA, PERNAS INTERIORES E EXTERIORES, ENCAIXES DO EIXO, ÁREAS DO ARCO DO TRAVÃO E “PONTOS DE FADIGA” (TAIS COMO SOLDADURAS, COSTURAS, FUROS E PONTOS DE CONTACTO COM OUTRAS PEÇAS, ETC.). NÃO UTILIZAR A BICICLETA, SE O GARFO APRESENTAR QUALQUER SINAL DE TORÇÃO, FUGAS, FISSURAS, ESTALIDOS, RANGIDOS OU OUTROS RUÍDOS ANORMAIS, OU AINDA EM CASO DE FALTA DE ALGUM DOS COMPONENTES ORIGINAIS. CONTACTAR O SEU DISTRIBUIDOR AUTORIZADO OU O DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA AO CLIENTE DA MANITOU PELO TELEFONE (262) 242-4300, PARA QUESTÕES RELACIONADAS COM O FUNCIONAMENTO, INTEGRIDADE OU ESTADO DO SEU GARFO. QUAISQUER MODIFICAÇÕES NÃO AUTORIZADAS NESTE MANUAL SERÃO CONSIDERADAS INSEGURAS. SE FOR UM CICLISTA DE TODO-O-TERRENO MODERADO OU AGRESSIVO, OU SE UTILIZAR A SUA BICICLETA PELO MENOS 3 VEZES POR SEMANA EM TERRENOS IRREGULARES, A MANITOU RECOMENDA QUE A MANUTENÇÃO DOS SEUS GARFOS DE SUSPENSÃO SEJA REALIZADA UMA VEZ POR ANO. OS GARFOS DEVEM SER ENTREGUES PARA MANUTENÇÃO À MANITOU OU POR UM CENTRO DE SERVIÇO AUTORIZADO.

ATENÇÃO REFLECTORES

OS GARFOS MANITOU FORAM CONCEBIDOS PARA SEREM UTILIZADOS EM TODO-O-TERRENO E, COMO TAL, NÃO VÊM MUNIDOS DE REFLECTORES APROPRIADOS PARA UTILIZAÇÃO EM ESTRADA. O DISTRIBUIDOR AUTORIZADO OU UM MECÂNICO DEVERÁ INSTALAR ESTES REFLECTORES PARA CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS DA COMISSÃO DE SEGURANÇA DE PRODUTOS DE CONSUMO (C.P.S.C.) NO CASO DE O GARFO ADQUIRIDO SER UTILIZADO EM VIAS PÚBLICAS. EM CASO DE DÚVIDAS SOBRE OS REFLECTORES, CONTACTAR UM DISTRIBUIDOR AUTORIZADO.

 **ATENÇÃO** É FUNDAMENTAL A SELECÇÃO E UTILIZAÇÃO DO GARFO DE SUSPENSÃO MAIS APROPRIADO A CADA ESTILO DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA; É AINDA MUITO IMPORTANTE A UTILIZAÇÃO DO GARFO E A OBSERVAÇÃO DAS INSTRUÇÕES DO MANUAL DE OPERAÇÃO, QUALQUER QUE SEJA O ESTILO DE CONDUÇÃO UTILIZADO. UMA INCORRECTA ADAPTAÇÃO DO GARFO AO QUADRO DA BICICLETA OU AO ESTILO DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA PODE CONDUZIR AO COLAPSO DO GARFO, À PERDA DO CONTROLO DA BICICLETA E A POSSÍVEIS LESÕES CORPORAIS GRAVES OU À MORTE DO CICLISTA. TER AINDA EM ATENÇÃO QUE A COMBINAÇÃO INCORRECTA DO QUADRO E DO GARFO PARA UMA DETERMINADA CATEGORIA DE UTILIZAÇÃO CONDUZ, OBRIGATORIAMENTE AO CANCELAMENTO DA GARANTIA

DO GARFO. VISITE O NOSSO SÍTIO WEB EM WWW.MANITOUTMB.COM/IU PARA MAIS INFORMAÇÕES E RECOMENDAÇÕES SOBRE A SELECÇÃO DO GARFO MAIS APROPRIADO AO SEU ESTILO DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA. A MONTAGEM DE DÍNAMOS, ACESSÓRIOS DE TRANSPORTE DE CARGAS E TRAVÕES DE DISCO DEVE SER EFECTUADA APENAS NOS PONTOS DE MONTAGEM DO GARFO APROPRIADOS. NUNCA FAZER QUAISQUER MODIFICAÇÕES NOS GARFOS PARA A INSTALAÇÃO DE QUALQUER ACESSÓRIO. A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA EM CONDIÇÕES “TODO-O-TERRENO” OU EM “DESPORTOS RADICAIS” ENVOLVE, NATURALMENTE, UM ACRÉSCIMO DE RISCO VOLUNTARIAMENTE ASSUMIDO. AS MANOBRAS MAIS ARRISCADAS SIGNIFICAM TAMBÉM UM MAIOR POTENCIAL PARA A FALHA E COLAPSO DO EQUIPAMENTO E A POSSIBILIDADE DE OCORRÊNCIA DE LESÕES CORPORAIS GRAVES. RECOMENDAMOS QUE APRENDA A CONTORNAR OS OBSTÁCULOS (TANTO EM PISTAS DE TERRA COMO EM PISOS PAVIMENTADOS), O IMPACTO DIRECTO COM OBSTÁCULOS (COMO BERMAS DE PASSEIOS, PEDRAS, ÁRVORES, RAÍZES, BURACOS OU OUTROS OBSTÁCULOS SEMELHANTES) INDUZ FORÇAS ADICIONAIS NO GARFO, PARA AS QUAIS ESTE NÃO FOI CONCEBIDO PARA ABSORVER.

AS “ATERRAÇÕES” INCORRECTAS APÓS UM SALTO EM ALTURA OU NUM DESNÍVEL, INDUZEM TAMBÉM FORÇAS ADICIONAIS NO GARFO, PARA AS QUAIS ESTE NÃO FOI PROJECTADO E DIMENSIONADO. OS SALTOS EM ALTURA OU EM DESNÍVEL DEVEM APENAS SER EFECTUADOS SE HOUVER UMA ZONA OU RAMPA DE TRANSIÇÃO QUE AJUDE A ABSORVER AS FORÇAS DE IMPACTO GERADAS DURANTE A ATERRAÇÃO; AMBAS AS RODAS DEVEM ESTAR EM CONTACTO SIMULTÂNEO COM A ZONA OU RAMPA DE TRANSIÇÃO. QUALQUER OUTRO TIPO DE ATERRAÇÃO É PERIGOSO, DEVIDO À SOBRECARGA INDUZIDA NO QUADRO OU GARFO DA BICICLETA E A PODER CONDUZIR AO COLAPSO DE COMPONENTES E A ACIDENTES, ASSIM COMO À PERDA DE CONTROLO DA BICICLETA, MESMO SEM FALHA OU COLAPSO DE QUALQUER COMPONENTE. A ALTURA DO DESNÍVEL E O COMPRIMENTO DA ZONA OU RAMPA DE TRANSIÇÃO DEPENDEM DA ALTURA DO SALTO OU DA COTA INICIAL DO DESNÍVEL. CADA SITUAÇÃO É DIFERENTE PARA CADA CICLISTA; DISCUTIR CADA SITUAÇÃO COM OUTROS CICLISTAS MAIS EXPERIENTES, ANTES DE TENTAR A EXECUÇÃO DE NOVOS SALTOS E MANOBRAS.

SE OS OBSTÁCULOS EM PISTA NÃO FOREM EVITADOS, OU SE A BICICLETA NÃO ATERRAR CORRECTAMENTE APÓS UM SALTO EM ALTURA OU A PASSAGEM DE UM DESNÍVEL, OS GARFOS DA BICICLETA PODERÃO QUEBRAR, O QUE PODE CONDUZIR À PERDA DE CONTROLO DA BICICLETA E A ACIDENTES E LESÕES CORPORAIS GRAVES OU À MORTE DO CICLISTA. UTILIZAR A BICICLETA APENAS EM LOCAIS ESPECIFICAMENTE DESIGNADOS PARA O ESTILO DE CONDUÇÃO PRETENDIDO. NÃO UTILIZE INCORRECTAMENTE OU ABUSIVAMENTE OS GARFOS DA SUA BICICLETA. APRENDA A UTILIZAR BEM A SUA BICICLETA E SEMPRE DENTRO DAS SUAS CAPACIDADES. A UTILIZAÇÃO DE UMA BICICLETA FORA DE CONTROLO MESMO EM TRAJECTOS CURTOS É EQUIVALENTE À SUA UTILIZAÇÃO SEVERA DURANTE MUITOS ANOS. POR VEZES, OS DANOS SOFRIDOS PELO EQUIPAMENTO NÃO SÃO ÓBVIOS PARA O UTILIZADOR, MAS PODERÃO EXISTIR COMPONENTES INTERNOS QUEBRADOS OU ESFORÇADOS PARA ALÉM DAS CAPACIDADES DE RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS UTILIZADOS NA CONSTRUÇÃO DO GARFO.

TODOS OS GARFOS DE SUSPENSÃO DEVEM SER SUBMETIDOS A MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO REGULARES. QUANTO MAIS “RADICAL” FOR A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA, MAIS FREQUENTE DEVE SER A INSPECÇÃO E MANUTENÇÃO DOS GARFOS. NÃO UTILIZAR OS GARFOS, SE ESTES COMEÇAREM A APRESENTAR RUÍDOS ESTRANHOS ANORMAIS (BATIDAS, CHIADEIRAS, CLIQUES, ETC.) OU SE FOR SENTIDO ALGUMA FOLGA OU DESAPERTO; A SUA INSPECÇÃO E REPARAÇÃO DEVEM SER IMEDIATAMENTE EFECTUADAS POR UM CENTRO DE ASSISTÊNCIA CERTIFICADO DA MANITOU ANTES DE A BICICLETA SER NOVAMENTE UTILIZADA. INSPECÇÃO REGULARMENTE OS GARFOS PARA DETECTAR POSSÍVEIS DEFEITOS E DANOS (EMPENOS, DEFOMRÇÕES, FISSURAS OU DELAMINAÇÕES DO MATERIAL). ESTES DEFEITOS, MESMO LIGEIROS, DEVEM SER ELIMINADOS IMEDIATAMENTE. OS GARFOS DEFEITUOSOS DEVEM SER INSPECIONADOS E REPARADOS IMEDIATAMENTE POR UM CENTRO DE ASSISTÊNCIA CERTIFICADO DA MANITOU, ANTES DE SEREM NOVAMENTE UTILIZADOS.

IDENTIFICAÇÃO DO SEU ESTILO DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA

É fundamental a selecção e utilização do garfo de suspensão mais apropriadas ao seu estilo de condução na bicicleta; é ainda muito importante a utilização do garfo em conformidade com as instruções do manual de operação, qualquer que seja o estilo de condução utilizado. Indicam-se a seguir as características mais importantes das diferentes categorias de utilização. Visite o nosso sítio Web em www.manitoumtb.com/iu para mais informações e recomendações sobre a selecção do garfo mais apropriado ao seu estilo de utilização da bicicleta.

Trekking (TK): O trekking é semelhante à utilização em todo-o-terreno XC, mas um pouco menos agressivo. Neste tipo de utilização, a velocidade é mais lenta, a bicicleta desloca-se normalmente em pisos pavimentados e sem obstáculos, como pedras, raízes ou depressões.

Cross Country (Todo-o-Terreno, XC): Também chamado "ciclismo de maratona". Envolve a utilização em pistas de montanha em que lombas e pequenos obstáculos, como pedras, raízes ou depressões possam estar presentes. O CICLISMO DE TODO-O-TERRENO NÃO INCLUI GRANDES SALTOS EM ALTURA OU DESCIDA DE DESNÍVEIS ACENTUADOS (como andar em cima de pedras, árvores caídas, etc.) de qualquer altura. Os garfos XC devem apenas ser utilizados com pneus especialmente concebidos para "cross country". Os garfos XC podem ser utilizados com travões de disco, de jante ou de tracção linear.

Ciclismo de Montanha (All Mountain, AM): Utilização mais agressiva, quando comparada com o XC, mas com obstáculos de maiores dimensões e em piso muito irregular. O CICLISMO DE MONTANHA NÃO INCLUI GRANDES SALTOS EM ALTURA OU DESCIDA DE DESNÍVEIS ACENTUADOS (como andar em cima de pedras, árvores caídas, etc.) de qualquer altura. Estes garfos devem ser utilizados exclusivamente com travões de disco, assim como quadros, rodas e outros componentes especificamente concebidos para este tipo de utilização.

Estilo Livre (Freeride, FR): Um estilo de condução reservado para ciclistas muito experientes, com desníveis muito inclinados, pisos muito irregulares, grandes obstáculos e saltos em altura moderados. Os garfos Freeride devem apenas ser utilizados com travões de disco e quadros, rodas e outros componentes especificamente concebidos para este tipo de utilização.

Ciclismo Radical Urbano (Dirt Jumping, DJ): Este tipo de utilização está reservado para ciclistas muito experientes e envolve os saltos de um monte para outro, com aterragem na transição de saída do segundo monte. Inclui ainda a condução ou saltos sobre objectos artificiais. Estes garfos devem apenas ser utilizados com travões de disco e quadros, rodas e outros componentes especificamente concebidos para este tipo de utilização.

Descidas (Downhill, DH): Esta disciplina está reservada para ciclistas profissionais ou altamente especializados. Inclui a utilização com saltos (ou "quedas") relativamente altos e a passagem de obstáculos de grandes dimensões, como rochas, troncos de árvores e buracos. Estes garfos devem ser utilizados exclusivamente com travões de disco, assim como quadros, rodas e outros componentes especificamente concebidos para este tipo de utilização.

TIPOS DE UTILIZAÇÃO RECOMENDADOS

Visite o nosso site Web em www.manitoumtb.com/lu para mais informações e recomendações sobre a selecção do garfo mais apropriado ao seu estilo de utilização da bicicleta.

TK	Trekking	Garfos para utilização em pisos pavimentados.
XC	Todo-o-terreno (Cross country)	Utilização em terrenos intermédios, expedições e em provas desportivas.
AM	Ciclismo de Montanha (All Mountain)	Utilização baseada numa maior ênfase de utilização XC agressiva com obstáculos de maiores dimensões.
FR	Estilo Livre (Freeride)	Garfos apropriados para descidas agressivas, saltos e quedas mais radicais.
DJ	Ciclismo Radical Urbano (Dirt Jumping)	Suspensão adequada para grandes espaços abertos, obstáculos construídos e provas de slalom duplas.
DH	Descida (Downhill)	Garfos para utilização muito agressiva e circuitos de descida para profissionais.

	TIPOS DE UTILIZAÇÃO RECOMENDADOS					
MODELO DE GARFO	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			

	TIPOS DE UTILIZAÇÃO RECOMENDADOS					
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

Para mais informações, visite o nosso site Web em www.manitoumtb.com.



ATENÇÃO

CICLISMO "DOWNHILL" (DESCIDA), "FREESTYLE" OU EM COMPETIÇÃO

A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA EM DESCIDAS (DOWNHILL) A ALTA VELOCIDADE OU EM COMPETIÇÃO SIGNIFICA UM RISCO MUITO ELEVADO; A UTILIZAÇÃO EM DESCIDA OU FREESTYLE PODE CONDUZIR A ACIDENTES GRAVES. AS VELOCIDADES DA BICICLETA EM DESCIDA PODEM ATINGIR VALORES SEMELHANTES ÀS MOTOCICLETAS E COM PERIGOS E RISCOS SEMELHANTES. UTILIZAR O EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA APROPRIADO, INCLUINDO UM CAPACETE INTEGRAL, LUVAS E PROTECÇÃO PARA O CORPO. ANTES DE CADA EVENTO, A BICICLETA DEVE SER INSPECIONADA POR UM MECÂNICO QUALIFICADO, PARA CONFIRMAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO. A MANUTENÇÃO COMPLETA E DE ROTINA SÃO AINDA MAIS CRÍTICA DO QUE AS BICICLETAS NÃO UTILIZADAS EM DESCIDAS OU EM FREESTYLE. CONSULTAR CICLISTAS MAIS EXPERIENTES E OS RESPONSÁVEIS DA PROVA SOBRE AS CONDIÇÕES E EQUIPAMENTOS RECOMENDADOS PARA O LOCAL ONDE PRETENDE UTILIZAR A BICICLETA EM DESCIDAS OU FREESTYLE. A SUSPENSÃO E OS TRAVÕES DE DISCO PODEM AUMENTAR AS CAPACIDADES DE MANUSEAMENTO E O CONFORTO DA SUA BICICLETA E PODEM AINDA AUMENTAR A SUA VELOCIDADE DE UTILIZAÇÃO, MAS ESTAS MAIORES CAPACIDADES DE UMA BICICLETA COM SUSPENSÃO E TRAVÕES DE DISCO NÃO DEVEM SER CONFUNDIDAS COM AS PRÓPRIAS CAPACIDADES DO CICLISTA. O MELHORAMENTO DAS SUAS CAPACIDADES COMO CICLISTA DEMORA TEMPO E EXIGE PRÁTICA. UTILIZAR A BICICLETA COM CUIDADO ATÉ ESTAR SEGURO DE UMA UTILIZAÇÃO COMPETENTE E CAPAZ DE CONTROLAR TODAS AS CAPACIDADES DA SUA BICICLETA. APESAR DA APARÊNCIA ROBUSTA DAS BICICLETAS DE TODO-O-TERRENO E DOS TRAVÕES DE DISCO, NENHUM COMPONENTE É INDESTRUTÍVEL. TODAS ESTAS PEÇAS E COMPONENTES SÃO EFECTIVAMENTE RESISTENTES E DURÁVEIS. A UTILIZAÇÃO EM DESCIDAS OU FREESTYLE OU EM LOCAIS DE COMPETIÇÃO SUJEITAM A BICICLETA E OS SEUS COMPONENTES A UM ENORME ESFORÇO (TAL COMO AOS SEUS UTILIZADORES). O USO REPETIDO DE UM GARFO EM DESCIDAS PODE LEVAR À FADIGA SÚBITA OU PREMATUREZA DE UMA BICICLETA OU DOS SEUS COMPONENTES E À OCORRÊNCIA DE LESÕES CORPORAIS GRAVES. SE PARTICIPAR NESTE TIPO DE EVENTOS, A VIDA ÚTIL DO PRODUTO PODE SER SIGNIFICATIVAMENTE REDUZIDA, DEPENDENDO DO NÍVEL E DA INTENSIDADE DA COMPETIÇÃO. O "DESGASTE NORMAL" DE UM COMPONENTE PODE DIFERIR SIGNIFICATIVAMENTE ENTRE AS UTILIZAÇÕES COMPETITIVAS E AS NÃO COMPETITIVAS; É ESTA A RAZÃO POR QUE OS UTILIZADORES PROFISSIONAIS UTILIZAM BICICLETAS E COMPONENTES NOVOS EM CADA TEMPORADA E AS SUAS BICICLETAS SÃO ASSISTIDAS POR MECÂNICOS PROFISSIONAIS.



ATENÇÃO

REDUÇÃO DA VIDA ÚTIL DO GARFO

A VIDA ÚTIL DESTE GARFO SERÁ REDUZIDA SE (1) FOR UTILIZADO MAIS DO QUE A MÉDIA DA UTILIZAÇÃO NORMAL, (2) O CICLISTA FOR MAIS PESADO DO QUE UM UTILIZADOR MÉDIO, (3) O TERRENO EM QUE A BICICLETA É UTILIZADA FOR MAIS ACIDENTADO DO QUE A MÉDIA, (4) OS COMPONENTES FOREM UTILIZADOS DE FORMA MAIS INTENSA DO QUE A MÉDIA DA UTILIZAÇÃO NORMAL, (5) O GARFO FOR MANTIDO OU INSTALADO INCORRECTAMENTE, (6) TIVER QUE RESISTIR A CONDIÇÕES AMBIENTAIS MAIS ADVERSAS DO QUE A MÉDIA NORMAL DE UTILIZAÇÃO (COMO, POR EXEMPLO, SUOR, LAMA CORROSIVA, ATMOSFERAS SALINAS, ETC.), E/OU (7) FOR DANIFICADO EM ACIDENTE, SALTO OU OUTRA UTILIZAÇÃO ABUSIVA. QUANTO MAIS DESTES FACTORES ESTIVEREM PRESENTES, MAIOR SERÁ A REDUÇÃO DA VIDA ÚTIL DO GARFO, AINDA QUE SEJA IMPOSSÍVEL PREVER A INTENSIDADE E VELOCIDADE DE TAL REDUÇÃO.



ATENÇÃO

COROAS CRAVADAS À PRESSÃO

O TUBO DE DIRECÇÃO (TANTO NOS GARFOS DE COROA SIMPLES COMO DUPLAS) E PERNAS INTERIORES EM GARFOS COM COROA SIMPLES SÃO CRAVADOS À PRESSÃO DURANTE O PROCESSO DE FABRICO E NUNCA DEVEM SER REMOVIDOS DA COROA. QUALQUER ALTERAÇÃO DESTE TIPO

DE MONTAGEM DANIFICARÁ IRREPARAVELMENTE A COROA RETIRANDO-LHE QUALQUER POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO CONTINUADA EM CONDIÇÕES DE SEGURANÇA. NÃO TENTAR ABRIR ROSCA NUM TUBO DE DIRECÇÃO SEM ROSCA. A ABERTURA DE ROSCAS REDUZ A RESISTÊNCIA DO TUBO DA DIRECÇÃO E TORNÁ-LO-Á POUCO SEGURO. OBTENHA DE UM AGENTE AUTORIZADO (FORNECEDOR) A COROA/TUBO DE DIRECÇÃO CORRECTOS OU CONTACTAR O DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA AO CLIENTE DA MANITOU ATRAVÉS DO NÚMERO DE TELEFONE (262) 242-4300.

SE FOR NECESSÁRIO AUMENTAR O TUBO DE DIRECÇÃO OU ALTERAR DIÂMETROS, DEVERÁ SUBSTITUIR O CONJUNTO COROA/TUBO DE DIRECÇÃO. A REMOÇÃO OU SUBSTITUIÇÃO DO TUBO DE DIRECÇÃO RESULTARÁ NUMA CONDIÇÃO INSEGURA E NUNCA DEVE SER EFECTUADO.

CUIDADO INSTRUÇÕES DE MONTAGEM/INSTALAÇÃO

Verificar primeiro se foi fornecido o tubo de direcção correcto com o garfo adquirido. O tubo de direcção poderá ter que ser cortado para poder ser correctamente colocado na coluna de direcção da sua bicicleta. Caso este procedimento não lhe seja familiar, ou se não possuir as ferramentas necessárias para cortar o tubo de direcção, recomendamos que solicite a um mecânico de bicicletas qualificado para proceder à instalação. Antes do corte da coluna de direcção de um garfo, efectuar as medições duas vezes; os garfos cortados demasiado curtos durante a instalação NÃO são cobertos pela garantia.

RODAGEM

O seu novo garfo foi concebido para ser rodado durante os seus primeiros passeios (cerca de 20 horas de utilização total). Durante este período é normal que sinta o funcionamento do seu novo garfo um pouco preso ou colado. Após este período, sentirá o funcionamento do garfo muito mais suave e com uma reacção muito melhor aos pequenos obstáculos. É também após este período inicial de cerca de 20 horas que o garfo deve ser examinado, devendo também nesta altura reverificar as suas regulações (onde for aplicável).

 **ATENÇÃO** SEMPRE QUE INSTALAR QUALQUER COMPONENTE NOVO NA BICICLETA TESTÁ-LO COMPLETAMENTE PRÓXIMO DE CASA (COM O SEU CAPACETE) ONDE NÃO HAJAM OBSTÁCULOS, TRÁFEGO OU TERRENO IRREGULAR OU ACIDENTADO. VERIFICAR SE TUDO ESTÁ A FUNCIONAR CORRECTAMENTE ANTES DE UMA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA MAIS AGRESSIVA OU EM COMPETIÇÃO.

INSTALAÇÃO DO GARFO – GARFOS DE COROA SIMPLES

1. Retirar o garfo antigo da bicicleta.
2. Medir e cortar o tubo de direcção para uma boa adaptação na coluna de direcção da sua bicicleta (consultar o AVISO anterior). Pode utilizar-se o garfo antigo como medida de comprimento para cortar o tubo de direcção.
3. Retirar a base da caixa de direcção do seu antigo garfo e colocá-la no tubo de direcção até ficar assentada com aperto contra o tubo de direcção e a base ficar assentada contra a parte superior da coroa, conforme as instruções do fabricante da caixa da direcção.
4. Limpar e lubrificar os rolamentos e peças da caixa de direcção conforme as instruções do fabricante da caixa de direcção.
5. Instalar os rolamentos inferiores (se aplicável) na base da caixa de direcção, conforme as instruções do fabricante da caixa de direcção.
6. Instalar o tubo de direcção na coluna de direcção do quadro da bicicleta.
7. Instalar os rolamentos superiores, as anilhas espaçadoras e o avanço.
8. Instalar a tampa do avanço e o parafuso. Apertar o parafuso de acordo com as instruções do fabricante da caixa de direcção.
9. De seguida, montar o guiador e apertar os parafusos ou o sistema de braçadeira de suporte de acordo com as instruções do fabricante do suporte.
10. Instalar os travões e efectuar a sua afinação conforme as instruções do fabricante do travão.
11. Em garfos com alavanca de bloqueio remoto MILO, instalar a alavanca numa posição de fácil acesso e apertar com os momentos de aperto indicados na Tabela 3 (no final deste manual).

12. Em garfos com ponteiras standard (sem eixo passante), ajustar o sistema de desarme rápido da roda dianteira de forma a deixar cerca de 7 mm (0,275") de espaço entre o fecho e o entalhe secundário da ponteira. O sistema de desarme rápido deverá ser desapertado depois de estar devidamente assentado nos furos da ponteira, de acordo com as instruções do fabricante do sistema. Verificar se a rosca do sistema de desarme rápido tem pelo menos 4 fios de rosca cobertos pela porca e que a alavanca está a travar correctamente o sistema de desarme. Consultar no manual do proprietário da bicicleta o modo de utilização e regulação correctos da alavanca de desarme rápido. Nota: Os garfos com ponteiras standard apresentam um entalhe secundário para reter a roda no garfo, no caso de desaperto do sistema de desarme rápido.
13. Para instalar o eixo sextavado, introduzir o eixo no entalhe da ponteira do garfo, começando pelo lado pequeno do eixo sextavado no interior do sextavado maior do entalhe da ponteira do garfo. Instalar o parafuso de fixação no lado sextavado pequeno e apertar o parafuso manualmente. Empurrar o garfo para cima e para baixo algumas vezes para centrar o eixo e o cubo e, em seguida, apertar todos os parafusos de fixação com os momentos de aperto recomendados na Tabela 3.
14. Instalar o cabo do travão conforme as instruções do fabricante (ver o AVISO seguinte).

INSTALAÇÃO DO CABO DO TRAVÃO

 **ATENÇÃO** A INSTALAÇÃO E FIXAÇÃO INCORRECTAS DO CABO DO TRAVÃO DIANTEIRO AO GARFO PODE CONDUZIR A LESÕES CORPORAIS GRAVES OU À MORTE.

O garfo é fornecido de fábrica com um pequeno cabo preto para travão de disco, uma pequena guia preta do cabo [ref. nº 066455] que pode ser fixada ao garfo para auxiliar a passagem dos cabos para as pinças do travão de disco. Os garfos equipados com guias do cabo são fornecidos de fábrica com uma braçadeira zip normal. O melhor método para fixar o cabo é passá-lo por baixo da parte externa da perna esquerda do garfo. Confirmar que a tubagem do travão não se encontra esmagada ou em contacto com o pneu, durante o movimento do garfo em todo o seu curso.

 **ATENÇÃO** O GARFO É FORNECIDO DE FÁBRICA COM UM PEQUENO CABO PRETO PARA TRAVÃO DE DISCO, UMA PEQUENA GUIA PRETA DO CABO [REF. Nº 066455] QUE PODE SER FIXADA AO GARFO PARA AUXILIAR A PASSAGEM DOS CABOS PARA AS PINÇAS DO TRAVÃO DE DISCO. OS GARFOS EQUIPADOS COM GUIAS DO CABO SÃO FORNECIDOS DE FÁBRICA COM UMA BRAÇADEIRA ZIP NORMAL. O MELHOR MÉTODO PARA FIXAR O CABO É PASSÁ-LO POR BAIXO DA PARTE EXTERNA DA PERNA ESQUERDA DO GARFO. CONFIRMAR QUE A TUBAGEM DO TRAVÃO NÃO SE ENCONTRA ESMAGADA OU EM CONTACTO COM O PNEU, DURANTE O MOVIMENTO DO GARFO EM TODO O SEU CURSO.

Medir a folga mínima do pneu em qualquer ponto do perfil para cima do pneu, até ao fundo do arco do travão (ver a Figura A). Comparar com a Tabela 1 para obter a folga mínima do arco dos travões. Todas as figuras e tabelas estão localizadas na parte final deste manual.

Medir o pneu na largura máxima (consultar a Figura B). Comparar com a Tabela 1 para obter a largura máxima do pneu.

REGULAÇÃO INICIAL

MEDIÇÃO DO AFUNDAMENTO (“SAG”) (i.e., a distância de compressão da suspensão devido ao peso do ciclista na posição normal de utilização da bicicleta).

Ferramentas necessárias para medição do afundamento: fita métrica, braçadeira de plástico, um lápis, papel e uma pessoa para o ajudar.

1. Colocar a braçadeira de plástico à perna do garfo e empurrá-la depois até ao topo do vedante de poeiras.
2. Pedir ao ciclista para se sentar na bicicleta. É muito importante que o utilizador esteja na sua posição de condução normal (com o seu peso centrado) e com os pés nos pedais. Pedir ao ciclista para sair da bicicleta e permitir assim ao garfo regressar à extensão máxima.
3. Medir a distância entre o topo do vedante de poeiras e a braçadeira de plástico. A Tabela 2 indica os valores do afundamento que devem ser obtidos, dependendo do curso do garfo.
4. Em garfos ajustadores pré-carregados, rodar o botão para a direita para aumentar a pré-carga da mola e diminuir o afundamento, ou para a esquerda para diminuir

pré-carga da mola e aumentar o afundamento.

- Nos garfos pneumáticos, remover a tampa de ar da válvula Schrader localizada no topo da perna esquerda e, com uma bomba para amortecedores (referência Manitou 85-4162), encher o garfo até à pressão desejada. Ter em atenção que o sopro de ar ligeiro sentido durante a remoção da bomba é provocado pela saída do ar da bomba e não do garfo.
- Se a regulação da pré-carga ou da pressão de ar não permitir regular o afundamento correcto, pode ser necessário um novo kit de utilização.

REGULAÇÃO DA PRESSÃO DA MOLA PNEUMÁTICA PRINCIPAL

Remover a tampa do ar localizada no topo (MARS Air, ACT Air, TS Air) da perna esquerda do garfo e, com uma bomba pneumática (Ref. Manitou 85-4162), encher o garfo até à pressão desejada. Ter em atenção que o sopro de ar ligeiro sentido durante a remoção da bomba é provocado pela saída do ar da bomba e não do garfo.

O sistema de afinação com controlo atmosférico, Atmospheric Controlled Tuning (ACT Air) foi concebido para o ciclista poder afinar o amortecimento da mola helicoidal sem necessidade de substituição da mola principal. A pressão máxima da mola pneumática é de 50 psi (3,5 bar) para o modelo ACT Air. A maior parte dos ciclistas considera ótima uma pressão entre 10 e 30 psi (0,7 e 2 bar). Se à pressão máxima o afundamento obtido é superior ao recomendado, recomendamos a instalação de um jogo de molas com maior firmeza. Estas molas podem ser obtidas através do seu fornecedor.

A pressão máxima da mola pneumática principal deve ser de 110 psi (7,5 bar) para as molas de modelo MARS Air. A maior parte dos ciclistas consideram ótima uma pressão de 80 a 100 psi (5,5 e 7 bar). Se à pressão máxima o afundamento obtido é superior ao recomendado, recomendamos a instalação de um jogo de molas com maior firmeza. Estas molas podem ser obtidas através do seu fornecedor.

A pressão máxima da mola pneumática principal é de 150 psi (10,4 bar) para os modelos TS Air. Com molas TS Air, a maior parte dos ciclistas considera ótimo um valor de pressão de 80 a 110 psi (5,5 e 7,5 bar).

A pressão máxima da mola principal é de 120 psi (8,27 bar) segundo a norma ISO do sistema de ar. A maioria dos ciclistas irá considerar 60-90 psi (4,1 a 6,2 bar) em conformidade com a norma de ar ISO.

TABELAS DA PRESSÃO DE AR

Em baixo estão as tabelas da pressão de ar que o podem ajudar a instalar a sua forqueta. Aqui está uma lista de diferentes sistemas de ar e qual a forqueta que os utiliza.

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI (BAR)	STANDARD PSI (BAR)	FIRM PSI (BAR)
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 (3.4)
	200	90.7		70-100 (4.8-6.9)	
	170	77.1		60-90 (4.1-6.2)	
	140	63.5		50-70 (3.4-4.8)	
	120	54.4	80 (5.5)		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

R7 PRO & MRD				MINUTE TS AIR			
TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING	
	LBS	KGS		LBS	KGS		
	220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)	
	200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.5 BAR)	
	170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)	
	140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)	
	120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)	
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)				MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)			

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A
	120	54.4	0-10 PSI (0-0.7 BAR)	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50 PSI (3.45 BAR)				

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150 PSI (10.23 BAR)			

REGULAÇÃO DO AMORTECIMENTO DA COMPRESSÃO – AMORTECIMENTO ABSOLUTE+ E BLOQUEO REMOTO MILO

Os garfos equipados com amortecedor Absolute+ podem ser modificados para o sistema de bloqueio remoto MILO. O MILO é um sistema de controlo do tipo “tudo ou nada” concebido para ser montado no guiador, para uma maior facilidade da sua activação.

AJUSTAMENTO DO AMORTECIMENTO DA COMPRESSÃO – ABSOLUTE+

O sistema de amortecimento da compressão ABSOLUTE+ permite ao ciclista regular (aumentar) o amortecimento da compressão em pequenos incrementos, através da rotação do botão de regulação para a direita. A posição final proporciona uma elevada eficiência da pedalagem da plataforma. O nivelamento da plataforma pode ser ajustado internamente através da substituição do calço de regulação. Ver mais informações em www.manitoumtb.com.

REGULAÇÃO DO AMORTECIMENTO DA RECUPERAÇÃO

Nos garfos Manitou, os reguladores da recuperação estão situados na base da perna direita. Rodar o botão para a direita (quando observado a partir do fundo) para aumentar o amortecimento da recuperação e rodar o botão para a esquerda para diminuir o amortecimento da recuperação. Uma condução “dura” pode ser provocada pela regulação muito baixa da recuperação do amortecedor.

MANUTENÇÃO

O garfo que adquiriu requer manutenção, limpeza e inspecção periódicas. Tal resulta da humidade e contaminação que possam acumular-se no interior do garfo dependendo da gravidade das condições de utilização. Para o melhor desempenho, recomenda-se que o garfo seja periodicamente desmontado, limpo, seco e novamente lubrificado. Após cada utilização, limpar as pernas interiores e a zona do retentor, de modo a prolongar a vida útil do retentor. As instruções de manutenção e regulação podem ser consultadas em www.manitoumtb.com.

INTERVALOS DE MANUTENÇÃO SUGERIDOS PARA TODOS OS GARFOS DE SUSPENSÃO MANITOU	
CONDIÇÕES NORMAIS	
Deslocações esporádicas e de curta duração	Deslocações frequentes e de longa duração
Desmontar o garfo conforme as instruções do Manual de Manutenção. Limpar as pernas exteriores e mudar o óleo Semi Bath a cada 6 meses. Efectuar a manutenção nos sistemas de amortecimento, mudando o óleo anualmente. Lubrificar as molas, conforme necessário. Nos modelos pneumáticos, verificar o nível do óleo existente no topo do êmbolo de ar a cada 2 meses, conforme as instruções disponíveis no sítio Web www.manitoumtb.com .	Desmontar o garfo conforme as instruções do Manual de Manutenção. Limpar as pernas exteriores e mudar o óleo Semi Bath a cada 4 meses. Efectuar a manutenção nos sistemas de amortecimento, mudando o óleo anualmente. Lubrificar as molas, conforme necessário. Nos modelos pneumáticos, verificar o nível do óleo existente no topo do êmbolo de ar a cada 6 meses, conforme as instruções disponíveis no sítio Web www.manitoumtb.com .

INTERVALOS DE MANUTENÇÃO SUGERIDOS PARA TODOS OS GARFOS DE SUSPENSÃO MANITOU

CONDIÇÕES SEVERAS

Deslocações esporádicas e de curta duração	Deslocações frequentes e de longa duração
Desmontar o garfo conforme as instruções do Manual de Manutenção. Limpar as pernas exteriores e mudar o óleo Semi Bath a cada 4 meses. Efectuar a manutenção nos sistemas de amortecimento, mudando o óleo anualmente. Lubrificar as molas, conforme necessário. Nos modelos pneumáticos, verificar o nível do óleo existente no topo do êmbolo de ar a cada 6 meses, conforme as instruções disponíveis no sítio Web www.manitoumtb.com .	Desmontar o garfo conforme as instruções do Manual de Manutenção. Limpar as pernas exteriores e mudar o óleo Semi Bath a cada 3 meses. Efectuar a manutenção nos sistemas de amortecimento, mudando o óleo anualmente. Lubrificar as molas, conforme necessário. Nos modelos pneumáticos, verificar o nível do óleo existente no topo do êmbolo de ar a cada 4 meses, conforme as instruções disponíveis no sítio Web www.manitoumtb.com .

ATENÇÃO ANTES DE QUALQUER UTILIZAÇÃO:

1. Verificar se os fechos de desarme rápido estão devidamente ajustados e apertados. Consultar no manual do proprietário da bicicleta o modo de utilização e o regulação correctos da alavanca de desarme rápido e outras verificações pré-utilização. **NOTA:** Os garfos com ponteiras standard apresentam um entalhe secundário para reter a roda no garfo, no caso de desaperto do sistema de desarme rápido.
2. Verificar se todos os parafusos se encontram apertados de acordo com as recomendações do respectivo fabricante da peça.
3. Limpar as pernas interiores e o garfo. Verificar todo o garfo quanto a danos visíveis.
4. Verificar se a caixa de direcção está devidamente ajustada e apertada. Para verificar o aperto da caixa de direcção, accionar o travão dianteiro com ambas as rodas da bicicleta em piso horizontal e empurrar a bicicleta para frente e para trás rapidamente para tentar ouvir o ruído da caixa da direcção. Em caso de presença de ruído, a caixa da direcção está desapertada. Seguir as instruções do fabricante da caixa de direcção para efectuar o seu aperto.
5. Verificar se o cabo do travão dianteiro está devidamente instalado e verificar também a afinação e o funcionamento dos travões. Observar as instruções do fabricante do travão.

VERIFICAÇÃO DO NÍVEL DO ÓLEO

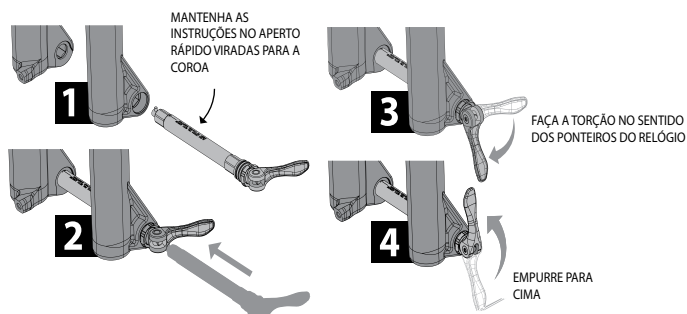
ATENÇÃO É ESSENCIAL A MANUTENÇÃO DO NÍVEL CORRECTO DE ÓLEO DO GARFO EQUIPADO COM SISTEMA DE AMORTECIMENTO DA SUSPENSÃO. O SISTEMA DE AMORTECIMENTO ESTÁ LOCALIZADO NA PERNA DIREITA DO GARFO. O ÓLEO EM QUANTIDADE INSUFICIENTE CONDUZ À FORMAÇÃO DE ESPUMA E À REDUÇÃO DO DESEMPENHO DO SISTEMA. O ÓLEO EM EXCESSO RESTRINGE O CURSO DA SUSPENSÃO E PODE PROVOCAR AVARIAS NO SISTEMA E UMA CONDUÇÃO INSEGURA. LER TOTALMENTE ESTA SECÇÃO, ANTES DE EFECTUAR QUALQUER ALTERAÇÃO NO NÍVEL DO ÓLEO.

Para verificar o nível do óleo, retirar o êmbolo de compressão localizado na perna direita (quando observado pelo ciclista). O conjunto de molas não deverá ser retirado, de forma a manter o garfo na sua extensão máxima. Utilizando uma fita métrica ou uma vareta, medir o nível do óleo, a partir do topo da perna do garfo até à superfície do óleo (ver a figura C). Ver em www.manitoumtb.com o nível de óleo correcto para o seu modelo de garfo.

NOTA: Utilizar óleo para o garfo de suspensão SAE 5WT de fabricantes reputados, como Motorex ou Maxima.

Instruções para Instalação de QR15

1. Empurre a alavanca para a posição de abertura. Vai encontrar uma seta em arco do lado da alavanca. Alinhe o parafuso de cabeça cruzada com a seta no eixo. Vai saber que este encaixou no lugar certo quando estiver na posição correcta.
2. Coloque a roda na forqueta. Coloque o eixo no descanso do lado de comando da forqueta. Quando colocar o eixo, certifique-se que o texto escrito no eixo fica virado para cima e que o parafuso de cabeça cruzada está na vertical. A alavanca do eixo ficará a apontar na direcção da frente da forqueta. Insira o eixo através das pernas de suspensão e do cubo até parar (o o-ring no botão selector de tensão deve estar no sentido interior das pernas de suspensão).
3. Rode a alavanca 90 graus no sentido dos ponteiros do relógio até que sinta o clique de ter encaixado no sítio certo.
4. Empurre a alavanca para cima para a posição fechada travando o eixo. Se acha que é necessária demasiada força para fechar a alavanca, ajuste a tensão com o botão selector. Ajuste virando o botão selector no sentido dos ponteiros do relógio para diminuir a tensão. A rotação no sentido inverso dos ponteiros do relógio irá aumentar a tensão se o eixo estiver muito solto quando fechar a alavanca.



Em caso de dúvidas sobre o garfo de suspensão MANITOU, contactar o Departamento de Assistência ao Cliente da MANITOU pelo telefone (262) 242-4300. Para informações fora dos Estados Unidos, contactar um representante autorizado ou um distribuidor MANITOU. Pode também visitar o nosso sítio Web www.manitoumtb.com e importar este manual ou consultar as instruções sobre a manutenção do garfo de suspensão.

TABELA 1 – FOLGA DA RODA

	FOLGA MÍNIMA DO ARCO DOS TRAVÕES	LARGURA MÁXIMA DO PNEU
MODELO DE GARFO	(ver Figura A)	(ver Figura B)
R7 MRD, R7	12,5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9,5 mm	63 mm

TABELA 2 – MEDIÇÃO DO AFUNDAMENTO

CURSO DO GARFO	AFUNDAMENTO
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm

TABELA 3 – MOMENTO DE APERTO RECOMENDADO

ITEM	MOMENTO DE APERTO Nm (in-lb)
PARAFUSOS SEXTAVADOS	3,40 - 4,50 Nm (30 - 40 in-lb)
GRAMPO REMOTO DO GUIADOR	0,45 - 0,68 Nm (4 - 6 in-lb)
PARAFUSO DO GRAMPO DO CABO DA ALAVANCA REMOTA	0,34 - 0,56 Nm (3 - 5 in-lb)

INFORMAÇÃO SOBRE A GARANTIA

Os produtos Hayes Bicycle Group (HBG) considerados pela fábrica como defeituosos em materiais e/ou fabricação no prazo de 1 (um) ano [2 (dois) anos nos países da União Europeia] a partir da data de compra serão reparados ou substituídos, conforme critério exclusivo do fabricante, gratuitamente, quando enviados para a fábrica ou instalações dos distribuidores autorizados, a expensas do remetente e devidamente acompanhados pelo comprovativo da compra. Não serão consideradas quaisquer outras reclamações de garantias não incluídas nesta declaração. Assim, estão excluídos da garantia da HBG os custos de montagem (debitados, por exemplo, pelos concessionários). A presente garantia não cobre também as roturas, empenos ou outros danos que possam ser provocados por colisões ou quedas. A presente garantia não cobre também quaisquer defeitos ou danos provocados por alterações ou modificações de características nos produtos ou peças novas HBG ou por desgaste normal, acidentes, manutenção incorrecta, danificação provocada pela utilização de peças de outros fabricantes, utilização incorrecta ou abusiva do produto ou pela não observação das instruções contidas no manual de instruções aplicável. Quaisquer modificações introduzidas no produto pelo utilizador conduzem ao cancelamento da presente garantia. O custo da manutenção normal ou a substituição de peças de serviço, que não estejam defeituosas, serão debitadas ao comprador original. A presente garantia é fornecida em lugar de quaisquer outras garantias, expressas ou implícitas, tendo estas a mesma duração da presente garantia. A HBG declina expressamente quaisquer responsabilidades por danos indirectos. Os clientes residentes fora dos Estados Unidos devem contactar um concessionário ou distribuidor HBG local.

MANITOU 避震前叉

恭喜您选择使用业内最新的避震技术。前叉到货时已完全组装，可以直接装上您的自行车。它配备有 $\Phi 28.6$ 毫米转向管或可以选择的 38 毫米锥形转向管，同时也可能提供只有盘式刹车版或六角锁定插轴版。公路使用的自行车必须在把手上装反光片，此前叉没有包括反光片。

本使用手册是作为所有 Manitou 避震前叉型号，包括 MATCH COMP, TOWER COMP, EXPERT 和 PRO, CIRCUS COMP 和 EXPERT, MINUTE EXPERT, PRO 和 MRD 和 R7 PRO 和 MRD。所有图表均列在本使用手册的后面。本使用手册也可以从 www.manitoumtb.com 网站下载。



警告

消费者一般安全信息

骑自行车是项危险的活动，骑乘者必须随时掌控自行车。从自行车摔下可能导致严重伤害甚至死亡。请彻底详阅整个使用手册和正确保养您的自行车和避震前叉，以减少受伤或死亡的可能性。每次骑车前，都应该在清洁避震前叉后，在阳光充足的条件下细心检查前叉，确保在骑乘、运输或摔倒的过程中没有对避震前叉造成任何损坏。特别要注意肩座、内管、外管、脚叉钩爪、刹车拱区域和“应力点”（例如焊接接头、接缝、孔和与其它零件的接触点等。）若是前叉出现任何弯曲、漏油迹象、裂痕、咯吱咯吱声、吱吱响声、金属撞击声或任何异常噪音；或丢失任何原装零件，请勿骑乘。如果您对避震前叉的功能、完整性或条件有任何疑问，请同经销商或 MANITOU 客户服务部联系，电话号码 (262) 242-4300。凡本使用手册未授权的改装均应视为不安全。如果您是温和或凶悍的越野骑乘者，或一周至少三次在粗糙的路面上骑乘，MANITOU 建议您每年检修避震前叉。请把前叉带到可以检修您避震前叉的 MANITOU 授权经销商，或与授权服务中心联系。



警告

反光片

MANITOU 前叉的设计专供越野骑乘，因此前叉没有配备适当的反光片供公路使用。假如前叉在任何时间会在公用道路上使用，请向您的经销商或机械师要求在自行车上安装适当反光片，以符合美国消费产品安全委员会 (C.P.S.C.) 的规定。如果您对美国 C.P.S.C. 反光片有任何疑问，请与您的经销商联系。



警告

选择和使用适合您预期骑车风格的避震前叉是极其重要的事情。无论何种骑车风格，都需正确使用前叉和遵照使用手册的警告。未能正确搭配前叉和车架或骑车风格可以导致前叉失灵，造成对自行车失去控制和可能对骑乘者带来严重伤害或死亡。此外，车架和前叉预期使用目的搭配不当将使前叉保修失效。请访问我们的网站 WWW.MANITOUMTB.COM/IU 以了解有关如何选择配合您骑车风格之前叉的详细信息和指引。您只应该在前叉上指定的安装点上加装发电机，齿条和盘式刹车。切勿对前叉进行任何改装以便加装设备。花式骑车、土路跳动和下坡都伴随高度的随机风险。较大特技/跳动都意味着较可能出现设备问题和故障，从而大大提高严重伤害的可能性。请学会如何正确绕过小径或道路上的障碍物。正面碰撞路沿、石头、树木、树根、孔洞或类似障碍物都会对前叉产生超出其设计减震能力的外力。

跳动或下坠时落地不当也对前叉造成超出其设计减震能力的外力。您只应该在具备过渡坡道或下降坡道之处才进行跳动或下坠，坡道有助自行车和前叉吸收落地时产生的外力，而且两个自行车轮子应该同时平稳接触过渡坡道或下降坡道。任何其他类型的落地方式皆具危险性，因为车架或前叉可能会过量负载，造成零件失灵和意外，或即使零件没有失灵也可以让您对自行车失去控制。过渡坡道或下降坡道的斜度和长度取决于跳动或下坠的高度。每位骑乘者的情况不一；在尝试任何跳动或下坠前请先咨询有经验的骑乘者的看法。

未能正确绕过小径上的障碍物或未能在跳动或下坠时正确落地，均可能导致前叉失灵，从而使自行车失控，对骑乘者造成严重伤害或死亡。请仅在特别为您骑车风格指定的地方骑乘。切勿误用或滥用前叉。学习骑乘方法并始终在自己能力范围内骑乘。几次超出控制的骑乘在效果上等于前叉经过多年的繁重使用一样。虽然骑乘者有时未必会注意到损害，然而用来制造前叉的材料可能会出现内部零件失灵或负载能力降低。

所有避震前叉都必须定期保养和维修。骑乘量越繁重，越须经常检查和保养前叉。如果前叉开始发出任何奇怪的噪声、金属撞击声、咯吱声、卡搭声，或有任何“松动”或异样的感觉，请立即停止使用，并马上由 MANITOU 检定的服务中心检查和维修前叉之后再行骑乘。定期检查前叉，确认是否有弯曲、变形、裂痕或缺口。不管问题多轻微，都不应该继续使用。请马上由 MANITOU 检定的服务中心检查维修之后再行使用。

鉴别骑乘风格

选择和使用适合预期骑车风格的避震前叉极其重要，无论何种骑乘风格，都务必正确使用前叉并遵循使用手册内的所有警告。请参阅下列各种骑乘类别。请访问我们的网站 www.manitoumtb.com/iu 以了解如何选择可配合骑乘风格之前叉的详细信息和指引。

跋涉式 (TK): 跋涉式类似于越野骑乘，但是没有越野式凶悍。跋涉式包括较慢骑乘，通常在铺设和平滑的路面，也没有石头、树根或凹陷处等骑乘障碍物。

越野式 (XC): 也称“马拉松式骑乘”，它涉及沿着丘陵小径的骑乘，途中可能会遇上一些隆起和小障碍，例如石头、树根或凹陷处。越野式骑乘不包括任何高度的较大跳动或下坠（从石头、倒木或壁沿处骑下）。越野前叉只能与专为越野骑乘设计的轮胎一起使用。越野前叉可以与盘式刹车、轮圈刹车或线形拉动刹车一起使用。

全山地 (AM): 较注重凶悍式越野的骑乘方式，涉及较大障碍和恶劣的地形。全山地骑乘不包括任何高度的较大跳动或下坠（从石头、倒木或壁沿处骑下）。这些前叉只应与盘式刹车以及特别为这种骑乘风格设计的车架、车轮和其它零件配合使用。

花式 (FR): 这种骑乘风格适于熟练的骑乘者，并涉及险峻的山坡、恶劣的地形、较大障碍物和中等的跳动。花式前叉只应与盘式刹车以及特别为花式骑乘设计的车架、车轮和其它零件配合使用。

土路跳动 (DJ): 也称“城市骑乘”。这种骑乘类型只适于技能高超的骑乘者，并涉及在土堆之间跳跃，然后平稳落在下侧过渡坡道上的运动。这种骑乘方式还包括在人造结构物或其它混凝土结构物上面和周围的骑乘或跳跃。这些前叉只应与特别为这种骑乘风格设计的车架、车轮和其它零件配合使用。

下坡 (DH): 这种骑乘类别只适于专业或技能高超的骑乘者。其中涉及较大幅度的跳动（或“下坠”）和越过较大障碍，如大石、倒木或孔洞。这些前叉只应与盘式刹车以及特别为此骑乘风格设计的车架、车轮和其它零件配合使用。

预期使用目的

请访问我们的网站 www.manitoumtb.com/iu 索取有关选择可以配合您骑车风格前叉的更详细信息和指引。

TK	跋涉式	供平滑路面骑乘的前叉
XC	越野式	中度地形、探险和竞赛使用
AM	全山地	更注重凶悍越野的骑乘，有较大障碍物
FR	花式	供最恶劣降落、跳动和下坠使用的前叉
DJ	土路跳动 悬挂前叉	供空中花样、人造特技和速降对抗赛道的
DH	下坡	供凶悍下坡骑乘和专业竞赛的前叉

避震前叉型号	预期使用目的					
	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

请参阅网站 www.manitoumtb.com 的更多信息。

警告 “下坡”、“花式”或“竞赛”骑乘

高速或竞赛式下坡骑乘需自愿承担高风险，下坡骑乘或花式骑乘均可以导致严重意外事故。快速“下坡”可以达到摩托车的车速并会造成类似危害和风险。请穿着适当的安全设备，包括遮盖整个脸部的头盔、遮盖全部手指的手套和身体护具。每次活动前应先由合格机械师检查自行车，确保自行车处于最佳的使用状态。对涉及下坡或花式骑乘的自行车进行例行的彻底保养比那些无此类活动的自行车更为重要。请向下坡或花式骑乘现场的专业骑手和竞赛官员咨询相关情况和设备。避震前叉和盘式刹车可能会增加自行车的操作性能和舒适度，并可能让您提高骑车速度，但是不要把避震前叉的盘式刹车的高性能与您自身能力混为一谈。提高技术需要时间和练习。在您确定可以全面控制自行车性能之前务必小心骑车。虽然越野自行车和盘式刹车的粗放外观可能意味着自行车牢不可破，但事实却并非如此。它们固然质地强韧坚固。可是，下坡骑乘、花式骑乘或骑车竞赛会对自行车和零件造成极度应力（正如对骑手那样）。在骑车下坡中重复使用避震前叉可能会导致自行车或零件突然或提前失灵，从而造成严重伤害。

害。如果您参加这类活动，依据竞赛剧烈程度和数量的不同，产品的使用寿命可能会急剧减少。竞赛用和非竞赛用零件的“正常磨损量”可能会大相径庭，所以专业骑手往往每季都使用新的自行车和零件，并且由专业机械师来维修自行车。

警告 避震前叉的使用寿命减少

以下情况会减少避震前叉的使用寿命：(1) 超过一般使用者的使用量，(2) 您的体重超过一般骑手，(3) 骑乘的地形比普通路面更恶劣，(4) 您比一般骑车者对零件的使用更繁重，(5) 安装或保养不当，(6) 避震前叉比一般情况承受更多的恶劣环境条件（即汗水、腐蚀泥巴、海滩含盐空气等），以及或(7) 因撞车、骑车跳跃或其它任意使用而损害避震前叉。以上因素出现得越多，避震前叉的使用寿命越会减少，然而我们无法确切知道会减少多少。

警告 压配肩座

转向管（单肩座和双肩座前叉）和内管（单肩座前叉内管）在原厂压配完成，切勿从肩座拆除。把内管从肩座压出来会永久破坏肩座，令产品无法修理和丧失安全性，并无法继续使用。不要尝试在无螺纹的转向管上车牙。车牙会降低转向管的强度并造成危险。请向您的经销商取得正确的肩座/转向管，或与 MANITOU 客户服务部联系，电话 (262) 242-4300。

在增加转向管长度或管径需要改变时，肩座/转向管组件必须整体更换。拆除和更换转向管将导致危险状况，切勿这样做。

注意 安装说明

首先确定前叉已经配上正确的转向管。转向管长度可能需要经过切割才能配合自行车的头管。假如您对操作步骤不熟悉，或者没有适当的工具进行转向管切割，我们建议您寻找一家有合格自行车机械师的经销商来执行安装工作。前叉转向柱务必要量度两次才能切割；产品保修范围不包括安装时前叉被切得太短的情况。

磨合期

新前叉在设计上需要完成最初几次的骑乘磨合期（大约 20 小时）。在磨合期完成前，您可能会感到前叉略紧和些许不顺畅。在磨合期完成后，前叉会比较顺畅，与刚安装时比较，对凹凸路面可作出更好的反应。20 小时后，可能需要重新检查并作相应调整，使前叉得到完全的微调。

警告 每当在自行车上安装任何新零件时，务必在自家附近（戴上头盔）充分试车，试车环境应没有障碍、交通或过分险峻的地势。确保一切操作正常后再出发参加骑车或比赛。

安装前叉 – 单肩座前叉

1. 拆下自行车上的旧前叉。
2. 测量和切割转向管，以配合自行车头管（参阅上面重要项下的信息）。您可以用旧前叉作为切割转向管长度的参照。
3. 根据头碗厂商指示，拆除旧前叉上的头碗座圈，然后把它压到前叉转向管上，直到座圈固定在肩座顶部为止。
4. 根据头碗厂商指示，清洁和润滑头碗轴承和座圈。

- 如果适用，根据头碗厂商指示，把下部轴承安装在前叉座圈上。
- 把转向管插入车架头管内。
- 安装上部轴承，立管衬垫和立管。
- 安装立管盖和螺丝。按照头碗厂商规格拧紧螺丝。
- 安装手柄杆，并按照立管厂商规格来拧紧立管夹固螺丝或立管夹紧系统。
- 按照刹车厂商指示安装刹车并进行调整。
- 对于配备 MILO 远程封闭杆的避震前叉，把杆安装在容易检修的位置并根据使用手册后面表 3 指示的扭矩值来拧紧。
- 对带有标准钩爪的前叉（非通轴），对前轮快拆组件进行调整，以避免 0.275 英寸（7 毫米）厚的二次轮档钩爪。快拆组件在适当定位于钩爪沉孔内之后，必须按照厂商规格来拧紧。确保有足够螺纹配合（在快拆组件调至锁定位置时，有 4 个或更多的螺纹配合）。请参阅自行车用户使用手册中有关快拆组件的正确使用和调整。注意：带标准钩爪的前叉配备二次轮档钩爪，以防在快拆组件松开时，车轮仍然可以留在前叉内。
- 若想安装六角车轴，只需把车轴滑入钩爪，小轴六角侧先滑入大钩爪六角。把固定螺栓旋入小六角侧并稍微贴合。把前叉上下推几次，让车轴和花鼓居中，然后按表 3 的建议值拧紧所有夹固螺栓。
- 按照厂商指示安装刹车线（参照以下警告）。

安装刹车线

警告 未能把前刹车线适当排线和牢固连接到前叉可能会造成严重伤害或死亡。

您的前叉包含一个小型黑色盘式刹车线导向器（零件号 066455），它可以连接到前叉上，用以辅助将线缆排布至盘式刹车制动钳。我们发现最佳的方法是把刹车线沿前叉左管脚外侧连接。请确定刹车线在前叉的行程范围内不被夹挤也不会碰到轮胎。

警告 当安装轮胎充气适当的车轮时，务必检查确保前叉达到最低的轮胎间隙要求。未能遵守建议的轮胎间隙规格可能会导致轮胎在使用时突然停止，造成严重伤害或死亡。

从轮胎外形任何一点向上量度到刹车拱底部，量出轮胎最低间隙（参阅图 A）。比较表 1 中最低的刹车拱间隙。所有图表均列在本使用手册最后。

对轮胎最宽点进行量度（参阅图 B）。比较表 1 中轮胎的最大宽度。

初始设定

下走行程量测（在自然骑乘姿势下，由于体重所造成的避震压缩量）

量测下走行程时，您需要一个卷尺、束线带，一支铅笔，一张纸和一位助手。

- 在前叉管脚上捆一条束线带，并把束线带向下推至防尘圈的顶部。
- 请骑乘者坐在自行车上面。务必要采取正常的骑乘位置（重心位置居中），并把脚搭在踏板上。让骑乘者从自行车上下来并使前叉返回全部延展的位置。

- 测量防尘圈顶部至束线带之间的距离。表 2 中列出了依照前叉的行程所应产生的下走行程量。
- 在带有预载调节器的螺旋前叉上，顺时针转动旋钮会增加弹簧预载量和减少下走行程；逆时针转动旋钮则会减少弹簧预载量和增加下走行程。
- 在气动前叉上，拆除左管脚顶的施拉德尔 (Schrader) 气盖，并使用专用避震器泵（Manitou 零件号码 85-4162）把前叉充气到所需气压。请注意，在拆除泵时所产生的轻微空气咝咝声是因为空气从泵而不是从前叉排出。
- 如果调整预载或气压未能提供正确的下走行程，则您可能需要新的骑乘配件。

调整主簧气压

拆除避震前叉左管上 (MARS Air, ACT Air, TS Air) 的气盖。使用专用气泵 (Manitou 零件号码 85-4162) 把前叉充到所需气压。请注意在拆除泵时所产生的轻微空气咝咝声是因为空气从泵而不是从前叉排出。

大气控制调整 (ACT Air) 主簧让骑乘者无需更换主簧便可以调整螺旋系数。ACT Air 的最大弹簧气压为 50 psi (3.5 巴)。大部分骑乘者将觉得 10 psi 到 30 psi (0.7 到 2 巴) 为最佳气压。如果最大气压的下走行程超过建议值，则需改用较坚硬的弹簧配件。请向您本地的经销商订购。

MARS Air 弹簧的最大主簧气压为 110 psi (7.5 巴)。大部分骑乘者会发现 80-100 psi (5.5 到 7 巴) 为最佳气压。如果最大气压的下走行程超过建议值，则需改用较坚硬的弹簧配件。请向您本地的经销商订购。

TS Air 系统的最大主簧气压为 150 psi (10.4 巴)。大部分骑车者会发现 80-110 psi (5.5 到 7.5 巴) 为 TS Air 的最佳气压。

適用於 ISO 氣壓系統的最大主簧壓力為 120 psi (8.27 巴)。大多數騎車人會發現 60-90 psi (4.1-6.2 巴) 為 ISO 氣壓的最理想壓力數？。

氣壓示意圖

下方為可協助您進行前叉（氣壓）設定的氣壓示意圖。此處為一個不同氣壓系統與相應適用前叉類型的列表。

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI (BAR)	STANDARD PSI (BAR)	FIRM PSI (BAR)
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 (3.4)
	200	90.7		70-100 (4.8-6.9)	
	170	77.1		60-90 (4.1-6.2)	
	140	63.5		50-70 (3.4-4.8)	
	120	54.4	80 (5.5)		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A
	120	54.4	0-10 PSI (0-0.7 BAR)	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50 PSI (3.45 BAR)				

R7 PRO & MRD

MINUTE TS AIR

TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)
	200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)
	170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)
	140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)
	120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

压缩阻尼调整 – ABSOLUTE+ 阻尼和 MILO 远程封闭

装有 Absolute+ 阻尼的前叉可以升级到 MILO 整体远程封闭系统。MILO 是“开或关”系统，它可装在手柄杆以便于启动操作。

压缩阻尼调整 – ABSOLUTE+

Absolute+ 让骑乘者可以通过顺时针转调整旋钮来增加压缩阻尼度。最后位置提供了脚踏效率平台。平台水平可以借更换垫片作内部调整。请上网到 www.manitoumtb.com 查询更多信息。

回弹阻尼调整

Manitou 前叉的回弹调整器在右管脚底。若从底部去看前叉，顺时针转动旋鈕会增加回弹阻尼；逆时针转动旋鈕则会减少回弹阻尼。骑乘者有不适感可能是回弹设定太慢所导致。

维修保养

您的前叉必须定期保养、清洁和检查。这是因为根据骑乘状况的恶劣程度，前叉里面可能会积累水分和污染物。为了保持最佳性能，我们建议定期拆解、清洁、干燥和重新润滑前叉。每次骑乘后，请擦拭内管和密封区域以延长密封的使用寿命。您可以上网 www.manitoumtb.com 下载有关维修和调整的指示。

所有MANITOU避震前叉的建议维修时间间隔	
正常情况	
短时间偶然骑乘	长时间频繁骑乘
按照维修手册拆解前叉；每六个月把外管清除干净并更换前叉管脚润滑油。每年更换阻尼润滑油来保养阻尼系统。根据需要来润滑弹簧组。对于气动前叉型号，根据 www.manitoumtb.com 上面指示每两个月检查气动活塞顶的油面高度。	按照维修手册拆解前叉；每四个月把外管清除干净并更换前叉管脚润滑油。每年更换阻尼润滑油来保养阻尼系统。根据需要来润滑弹簧组。对于气动前叉型号，根据 www.manitoumtb.com 上面指示每周检查气动活塞顶的油面高度。
恶劣情况	
短时间偶然骑乘	长时间频繁骑乘
按照维修手册拆解前叉；每四个月把外管清除干净并更换前叉管脚润滑油。每年更换阻尼润滑油来保养阻尼系统。根据需要来润滑弹簧组。对于气动前叉型号，根据 www.manitoumtb.com 上面指示每六周检查气动活塞顶的油面高度。	按照维修手册拆解前叉；每三个月把外管清除干净并更换前叉管脚润滑油。每年更换阻尼润滑油来保养阻尼系统。根据需要来润滑弹簧组。对于气动前叉型号，根据 www.manitoumtb.com 上面指示每周检查气动活塞顶的油面高度。



警告

您应该在每次骑乘前：

1. 确定快拆组件叉已经调整妥当和紧固。参阅自行车用户使用手册中有关快拆组件杆的正确使用和调整方法，以及骑乘前的其他检查项目。注意：带标准钩爪的前叉配备有二次轮档钩爪，可在快拆组件松开时让轮胎仍然可以留在前叉内。
2. 根据各个零件厂商建议，确定所有螺丝均已按照合适的扭矩建议拧紧。
3. 把内管擦干净并清洁前叉。检查整支前叉是否有任何明显损坏。
4. 检查头碗组是否调整妥当。为了检查前头碗是否有松动，可以把两个车胎放在平坦路上，然后踩前刹车并快速把自行车前后推动，看是否听到头碗发出咯咯声。如果有则表示太松。请根据头碗厂商指示来拧紧。
5. 根据刹车厂商指示，确定前刹车线已经按规定路线排线妥当并检查刹车调整。

检查油面高度



警告

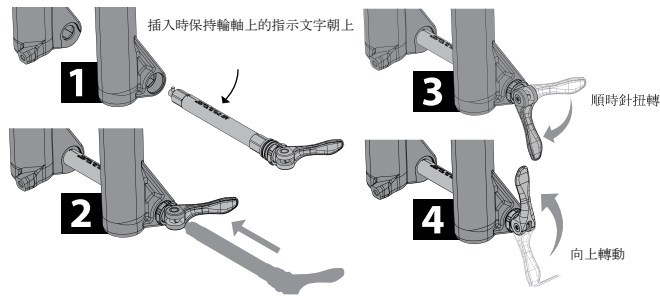
为阻尼避震前叉设定正确的油面高度是件极其重要的事情。阻尼位于前叉右管脚。油量不够会起油和减低性能。油太多会限制行程、损坏系统并导致不安全的骑乘状况。在更改油面高度前请先看完整节内容。

若需检查油面高度，请从骑乘者的方向去看前叉，拆下右管脚的压缩组件。让弹簧组保留在原来位置，使前叉保持完全伸展。使用卷尺或「量油尺」从前叉管顶面一直量到油面（图 C）。有关前叉正确油面高度的信息，请参阅 www.manitoumtb.com。

注意：使用优质厂商如 Motorex 或 Maxima 的 SAE 5WT 避震前叉油。

QR15 安装指示

1. 将操纵手柄旋转至打开位置。会在手柄侧看到一个打开箭頭。将十字插銷與輪軸上的箭頭對準。安裝到位時會聽到「嗒」聲
2. 將車輪放到前叉中。將輪軸插入驅動側的叉扣。插入輪軸時，要確保輪軸上的文字朝上且十字插銷為豎直狀態。輪軸的操縱手柄將朝向前方的外部。將輪軸透過鑄型結構和輪圈插入直至不能再插入為止（張緊盤旁邊的 0 型圈應位於鑄型沉孔內）
3. 將手柄順時針旋轉 90 度，直至感覺到一次「嗒」聲安裝到位為止
4. 將操縱手柄向上旋轉至閉合位置鎖定輪軸。如果感覺需要過大的力氣才能將手柄閉合，則要用調整盤調整張緊度。順時針轉動調整盤可減低張緊度。如果閉合手柄時感覺輪軸過松，可逆時針轉動調整盤以提升張緊度



假如您在美国国内有任何关于 Manitou 避震前叉的问题，在美国请与 Manitou 客户服务部联系，电话 (262) 242-4300，或在美国国外，请与 Manitou 授权经销商或代理商联系。您也可以上网到 www.manitoumtb.com 下载本手册或参阅避震前叉维修方式的详细指示。

表 1 – 车轮間隙

	最低刹车拱 間隙	最大轮胎 宽度
前叉型号	(参阅图A)	(参阅图B)
R7 MRD, R7	12.5 毫米	60 毫米
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9.5 毫米	63 毫米

表 2 – 下走行程量測

前叉行程	下走行程
80 毫米	12 - 16 毫米
100 毫米	15 - 20 毫米
120 毫米	18 - 30 毫米
130 毫米	26 - 33 毫米
140 毫米	27 - 36 毫米

表 3 – 建议扭矩规格

項目	扭矩规格[NM(英寸.磅)]
六角轴螺栓	3.4 - 4.5 Nm (30 - 40 英寸.磅)
远程车把夹钳	0.45 - 0.68 Nm (4 - 6 英寸.磅)
远程板杆线缆夹螺丝	0.34 - 0.56 Nm (3 - 5 英寸.磅)

保修信息

任何Hayes Bicycle Group (英文简称HBG) 产品, 从购买日期起的一年 (欧盟国家两年) 内, 当工厂或授权经销地点收到, 并附有购买证明和运费预付, 经工厂确定材料和/或手工有缺陷, 将由厂商选择维修或更换。任何在本声明没有包括的任何其它保修索赔将予作废。这包括组装费用 (例如来自经销商) 将不获HBG承担。本保修不包括可能来自撞车或摔倒所导致的断裂、弯曲或损坏。本保修不包括任何因为改装或修改新HBG产品或零件, 或因为正常磨损、意外、不当保养、使用其它厂商生产的零件、不当使用或滥用产品, 或未能遵守相关用户说明书列出的指示所产生的任何缺陷或损坏。任何用户所作出的修改将导致保修无效。保养或更换没有缺陷但经正常使用不时需要更换的产品零件的费用须由原购买者支付。本保修明确取代所有其它保修, 任何意味的保修限期将与此明确指出的保修限期相同。HBG将不对附带损失或间接损失负责。美国以外国家的顾客应联系其经销商或本地HBG分销商。

• 日本語

MANITOU サスペンションフォーク

最新のサスペンション技術を駆使した当社の製品をお買い上げいただきありがとうございます。このフォークは完成品なので自転車に直接取り付けただけで使用できます。1-1/8インチ (2.86 cm) のステアチューブまたはオプションの 1.5 インチのテーパーステアが装備され、ディスク ブレーキ専用または六角ロック スルー アクスのバージョンも利用できます。一般道路で乗る場合は、ハンドルバーに装着するリフレクターを別途購入して使用してください。

この説明書は、MATCH COMP、TOWER COMP、EXPERTとPRO、CIRCUS COMPとEXPERT、MINUTE EXPERT、PROとMRD、および R7 PRO と MRD を含む、すべてのManitou フォーク製品のモデルを説明した総合ガイドです。すべての図表は、この説明書の最後の部分に記載されています。このマニュアルは、www.manitoumtb.com の Web サイトからもダウンロードできます。

警告 総合的な安全性に関する情報

自転車に乗ることは危険を伴う活動であり、自分の自転車を常にコントロールする必要があります。自転車で転倒すると、重大な怪我や死亡事故につながる可能性があります。この説明書を全て読み、自転車とサスペンション フォークを正しく整備することにより、怪我や死亡事故などの可能性を減少することができます。毎回自転車に乗る前に、自転車から汚れを取り除いた後、日光の当たる明るい場所でサスペンションフォークを詳細に確認し、前回の自転車使用時、自転車運搬時、または転倒時にショックに損傷が与えられていないか確認してください。クラウン、インナーレッグ、アウターレッグ、ドロップアウト、ブレーキアーチ部、および「力のかかる部分」(溶接点、継ぎ目、穴、他のパーツとの接点など) には特に重点をおいて点検してください。もしフォークに曲がり、漏れ、割れ、損傷、こすれ、がたつき、またはその他不自然な音が確認される場合、あるいは購入時に含まれていた構成部品がなくなっている場合は、その自転車に乗らないでください。フォークのコンディションや正しい状態、機能についての質問は、取扱店またはHB SUSPENSION カスタマーサービス部 (電話262-242-4300) にご連絡ください。本説明書で認められていない改造は危険です。もしオフロードで適度な、または激しい運転を行う場合、あるいは荒い山道で少なくとも週3回乗る場合 MANITOU は、サスペンション・フォークの点検を毎年行うことをお勧めします。MANITOU 取扱店へフォークを持参するか、または認可サービスセンターまで連絡してください。

警告 リフレクター

MANITOU のフォークはオフロード用のフォークであるため、通常の道路を走行する場合に必要なリフレクターは装着されていません。このフォークを一般道路で使用する場合は、C.P.S.C. (CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION、米国消費者製品安全委員会) の基準を満たす適切なリフレクターの取り付けを、取扱店または自転車整備担当者に依頼してください。C.P.S.C. 規格に準拠したリフレクターについてご質問がある場合は取扱店にお尋ねください。

警告 予期されるライドスタイルに適したサスペンション フォークを選択、使用し、ライド スタイルにかかわらずフォークを適切に使用し、本取扱説明書に記述されている警告内容を守ることが非常に重要となります。ご使用のフレームまたはライド スタイルに適切に一致したフォークを使用しない場合、フォークが正常に機能せず自転車の制御を失い、重大な怪我、または死亡事故につながる恐れがあります。さらに、特定のライド スタイル用に設計されたフレームとフォークの不適切な組み合わせはフォークの保障を無効にします。ライド スタイルに適したフォークの選択方法に関する詳細情報およびガイドは Web サイト WWW.MANITOUTMTB.COM/IU を参照してください。フォーク上で指定された箇所のみに発電機、ラック、ディスク ブレーキを取り付けてください。部品を取り付けるためにフォークを改造することは絶対に行わないでください。フリーライド、ダート ジャンプ、ダウンヒルには、自己責任における高いレベルの危険性が伴います。高度なスタントやジャンプは、自転車器具に対する問題発生の可能性を増し、重大な怪我の可能性を増大します。林道・山道や道路上の障害物に対して正しく自転車に乗る方法を習得してください。歩道の縁石、石、木、根、穴、または同様の障害物に直進してぶつかったり、製品設計時に考慮されている吸収、耐久できる以上の負担がフォークにかかります。

ジャンプまたはドロップ時に正しく着地しない場合も、同様にフォーク設計時に考慮されている吸収、耐久できる以上の負担がフォークにかかります。ジャンプ

やドロップは、自転車とフォークが着地時の衝撃を吸収し、同時に両輪が着地の際にトランジションまたはダウン ランプと滑らかに接触するように、トランジションまたはダウン ランプが利用可能な場合にのみ行ってください。その他の着地方法は、フレームまたはフォークに過度な負担をかけ構成部品が正常に機能しなくなり事故につながるため、あるいは構成部品が正常に機能した場合でも自転車のコントロールを失う原因となるため危険です。トランジションまたはダウン ランプの角度、全長はジャンプまたはドロップする高さに依存します。個々の状況は個々のライダーによって異なります。ジャンプまたはドロップを行う前に、経験豊富なライダーより指導を受けてください。

林道・山道上の障害物に対して自転車を正しく乗らない、またはジャンプ、ドロップ時に正しく着地しないと、フォークが正常に機能せず、自転車のコントロールを失い、結果として重大な怪我または死亡事故につながる可能性があります。ライドスタイル用に特別に設計された環境でのみ自転車に乗ってください。フォークは正しく使用し、乱暴に扱わないでください。自転車の乗り方を習得し、常に自分の技能範囲内で乗ってください。コントロールできないライドは、数回乗るだけで数年分の過酷な使用状況に匹敵する負担をフォークにかけます。場合によって損傷は明白ではない場合がありますが、内部の構成部品が破損またはフォークの構造に使用されている物質の負荷対応能力が損傷している場合があります。

すべてのサスペンション フォークは、定期的なメンテナンスと修理を必要とします。過酷に乗るほど、より頻繁にフォークを検査し、メンテナンスを実行する必要があります。フォークがいかなる異常音、ゴトンという音、きしむ音、カチッという音を発する、または「緩んだ」感触や通常とはどこかが異なると感じる場合は使用を停止し、フォークを使用する前に認定の MANITOU サービス センターによる検査と修理をすぐに受けてください。曲がり、変形、ひび、破損がないかフォークを定期的に検査し、これらの現象が確認された場合はいかにわずかな場合であっても使用を停止し、フォークを使用する前に認定の MANITOU サービスセンターによる検査と修理をすぐに受けてください。

ライドスタイルの確認

予期されるライド スタイルに適したサスペンション フォークを選択、使用し、ライド スタイルにかかわらずフォークを適切に使用し、本取扱説明書に記述されているすべての警告内容を守ることが非常に重要となります。異なるライドの分類は以下を参照してください。ライド スタイルに適したフォークの選択方法に関する詳細情報およびガイドは Web サイト www.manitoumtb.com/lu を参照してください。

トレッキング (TK):トレッキングはクロス カントリー ライドに類似していますが、クロス カントリーほど過酷ではありません。通常舗装道路または滑らかな道でのより低速なライドで、岩、根、へこみといった障害物はありません。

クロス カントリー (XC):「マラソン ライド」とも呼ばれます。岩、根、へこみといった小規模の障害物がある程度存在する丘陵地の道をライドします。クロス カントリーはいかなる高さからの大きなジャンプやドロップ (岩、倒れた木、岩礁上から自転車に乗ったまま下りる行為) も行いません。クロス カントリー フォークは、クロス カントリー ライド用に設計されたタイヤを使用する場合にのみ使用します。クロス カントリー フォークはディスク ブレーキ、リム ブレーキ、リニア ブレーキと共に使用できます。

オール マウンテン (AM): より大きな障害物と荒い地形での過酷なクロス カントリー ライドに重点を置いたライドです。オール マウンテンはいかなる高さからの大きなジャンプやドロップ (岩、倒れた木、岩礁上から自転車に乗ったまま下りる行為) も行いません。この分類に属するフォークには、ディスク ブレーキおよびこのライドスタイル用に特別に設計されたフレーム、車輪、その他の部品のみを使用する必要があります。

フリーライド (FR): このライド スタイルは上級ライダーを対象とし、過酷な坂道、非常に荒い地形、大きな障害物、適度なジャンプが含まれます。フリーライドの部類に属するフォークには、ディスク ブレーキおよびフリーライド用に特別に設計されたフレーム、車輪、その他の部品のみを使用する必要があります。

ダート ジャンプ (DJ):「アーバン ライド」とも呼ばれ、このタイプのライドは最上級のライダーを対象とし、土を盛ったマウンドから別のマウンドへジャンプし下り方向のトランジションに滑らかに着地します。人工のまたはその他のコンクリート構造上あるいはその周囲をライド、ジャンプすることを含みます。この分類に属するフォークには、このライド スタイル用に特別に設計されたフレーム、車輪、その他の部品のみを使用する必要があります。

ダウンヒル (DH): このライドは、プロフェッショナルまたは高度な技術を持つライダーのみを対象とします。比較的高いジャンプ (またはドロップ) を行い、大きな岩、倒れた木、または穴などの大きな障害物を切り抜けます。この分類に属するフォークには、ディスク ブレーキおよびこのライドスタイル用に特別に設計されたフレーム、車輪、その他の部品のみを使用する必要があります。

用途

ライド スタイルに適したフォークの選択方法に関する詳細情報およびガイドは Web サイト www.manitoumtb.com/lu を参照してください。

TK	トレッキング	滑らかな舗装道路でのライド用フォーク
XC	クロス カントリー	中級の地形、遠征、競技用
AM	オール マウンテン	大きな障害物を伴う過酷なクロス カントリー ライドに重点を置いたライド
FR	フリーライド	最も荒い下り坂、ジャンプおよびドロップ用フォーク
DJ	ダート ジャンプ	空中ジャンプ、人工のスタントおよびデュアルスラロームのコース用サスペンション
DH	ダウンヒル	過酷なライドとプロのダウンヒル レース用フォーク

フォークモデル	用途					
	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
MATCH COMP		•	•			
TOWER, PRO, EXPERT, COMP		•	•			
MINUTE MRD, PRO, EXPERT		•	•			
R7 MRD, PRO		•				
CIRCUS EXPERT, COMP					•	

詳細情報は Web サイト www.manitoumtb.com を参照してください。

 警告 **ダウンヒル、フリースタイルまたは競技としてのライド**

高速、または競技時でのダウンヒルのライドは、高い危険性を自発的に認知しているものとし、ダウンヒルまたはフリースタイルのライドは重大な事故につながる可能性があります。ダウンヒルでの走行時のスピードは、同様の危険性とリスクを伴うオートバイ乗車時のスピードに達する可能性があります。フルフェース型のヘルメット、指全体を完全に覆う手袋、防護服を含む適切な安全具、装備を着用してください。各イベント前に、認定された技師による自転車の点検を行い、完璧に動作する状態であることを確認してください。ダウンヒルやフリースタイルのライドに使用されない自転車に対しては、定期的に行う完全な保全作業がより重要となります。ダウンヒルまたはフリースタイルで自転車に乗る場合、有識のライダーおよびレース主催者と、会場で推奨される状況や器具に関して相談してください。サスペンションとディスク ブレーキを使用することで、ハンドル操作および自転車の乗り心地が向上し、よりスピードを上げることができるかもしれませんが、ディスク ブレーキとサスペンションを搭載した自転車自体の向上された能力と自分の持つ能力とを混同しないでください。自分の持つ技術を向上するには、時間と練習の積み重ねが必要です。使用する自転車の完全な能力に自分の持つ技術が見合っていることを確信するまで、注意して自転車に乗ってください。マウンテン バイクとこれらのディスク ブレーキの堅固な外見により、これらは破壊できないように見えますが、そうではありません。自転車とディスク ブレーキは堅固で頑丈ではありますが、ダウンヒルまたはフリースタイルのライドまたは自転車レースにより、ライダーに対してと同様、自転車とその構成部分には極度な力が増えられます。継続的なダウンヒル ライドでのフォークの使用により、自転車または構成部分が突然故障、または時期尚早に故障し、重大な怪我につながる可能性があります。こうしたタイプのイベントに参加している場合、レースのレベルおよび回数によっては製品の寿命が極端に短くなる場合があります。構成部分の「

通常の磨耗」は、競技でのライドと通常のライドで異なる場合があります、この理由から、プロフェッショナル レベルのライダーはシーズンごとにプロフェッショナルの整備技師による自転車の整備を行い、新しい自転車と構成部品を使用します。

警告 フォーク寿命の短縮

このフォークの寿命は、(1) 平均的な使用以上にショックを使用した場合、(2) ライダーが平均的なライダー以上の体重である場合、(3) 自転車に乗る地形が平均よりも荒い場合、(4) 平均的なライダーより乱暴に構成部分を扱う場合、(5) ショックが適切に取り付け、整備されていない場合、(6) 通常のフォークがさらされる環境とは対照的な極度な環境 (汗、腐食を招く泥、塩分を含む海岸沿いの空気など) に耐える必要がある場合、(7) 衝撃、ジャンプ、その他乱暴な扱いにより損傷を与えた場合、短縮します。より多くの要素が該当するにつれ寿命はより短くなりますが、どの程度短縮するかを判別することは不可能です。

警告 圧入工法のクラウン

ステアー チューブ (シングルおよびダブルクラウン両フォーク) およびスタンション (シングル クラウン フォークにおけるインナー レック) は、製造過程で精密機械により圧入されたものなので、クラウンから絶対に取り外さないでください。ステア チューブを外してしまうとクラウンにダメージを与え、修理不可能になってしまい、その後の使用には危険です。スレッドレスのステアーチューブにスレッド (ねじ山) を入れたりしないで下さい。スレッドを入れることにより、ステアチューブの強度を低くしてしまい、非常に危険です。取扱店より正しいクラウン/ステアーを購入するか、MANITOU カスタマー サービス (電話 262-242-4300) までご連絡ください。

ステアーチューブの長さを増加、または直径を変更するには、組み立て済みのクラウン/ステアーチューブ全体を取り替える必要があります。ステアーチューブを取り外したり、取り替えたりすると非常に危険ですので決して行わないでください。

注意 取り付け方法

お買い求めになった際、ステアー チューブとフレームのトップ チューブが、フォークに適正なものかまず確認してください。お客様の自転車のヘッド チューブ長に合わせてステアチューブを切断する必要がある場合があります。作業の方法が不明な場合、あるいは適切な工具をお持ちでない場合は、取り付け作業を行う自転車修理担当者がいる取扱店に連絡してください。フォークのステアリング柱を切断する際は、切断前に 2 度計測して間違いないよう確認してください。取り付け時の切断の結果、短すぎるフォークは保証の対象外となります。

慣らし運転

新しいフォークは装着後、2〜3度慣らし運転を行ってください (計約 20 時間)。慣らし運転をする前は、フォークが多少堅く、抵抗を感じるかもしれません。慣らし運転が終了すると、取り付け時よりもフォークの滑らかさと衝撃に対する反応の向上を感じることができます。慣らし運転が終了した時点で、もう一度 (必要に応じて) 最終調整をしてください。

 **警告** 自転車に新しい部品を取り付ける際は、障害物、交通、または激しい地形のない、家の近くでヘルメットを着用して十分に試し運転をしてください。レースや長時間のライドに行く前にすべてが正常に機能していることを確認してください。

フォークの取り付け—シングル クラウン フォーク

- 古いフォークを自転車から外します。
- 自転車のヘッド チューブに合うようにステア チューブを切断します (前述の「注意」を参照)。その際、古いフォークのステアー チューブを参考にすることをお勧めします。
- ヘッドセット クラウン レースを古いフォークから外し、フォークのステアーにあて、ヘッドセット製造元の説明書に従ってクラウンの上部に対してしっかりとレースが定着するまで押し付けて取り付けます。
- ヘッドセット製造元の説明に従い、ヘッドセット ベアリングとレースから汚れ等を取り除いてきれいにし、グリースを塗布します。
- ヘッドセット製造元の説明に従い、下部ベアリングをフォーク クラウン レースに取り付けます (適用できる場合)。

- ステアー チューブをフレームのヘッド チューブに取り付けます。
- 上部ベアリング、ステム スペーサーとステムを取り付けます。
- ステム キャップとボルトを取り付けます。製造元の仕様に従いボルトを締め付けます。
- ハンドルバーを取り付け、ステム ピンチ ネジまたはステム クランプ システムをステム製造元の仕様に従い締め付けます。
- ブレーキ製造元の説明に従い、ブレーキを取り付け、調節を行います。
- IT または MIL0 リモート ロックアウト レバーが装備されているフォークでは、容易に手の届く位置にレバーを取り付け、本説明書の後部にある表3に示されている値で締め付けます。
- 標準型ドロップアウト (スルー アクスル以外) のフォークでは、7 mm 厚の二次キャッチ ドロップアウトの部分にぶつからないよう前輪用クイック リリースを調節します。クイック リリースは正しくドロップアウトにはまった状態で、クイック リリース製造元の仕様にしたがって締めてください。ねじ山がしっかりねじの深くまで噛み合っていることを確認してください (クイック リリースを調節、ロック後、4 回転分以上のねじ山が噛み合っていること)。クイック リリース レバーの適切な使用法と調節法は、自転車の取り扱い説明書を参照してください。メモ: 標準のドロップアウトを装備したフォークはクイック リリースが緩んだ際に車輪をフォーク内に維持する二次キャッチ ドロップアウトが装備されています。
- 六角アクスルを取り付けるには、アクスルの小さい六角側をドロップアウトの大きな六角に差し込み、ドロップ アウトにアクスルを滑り込ませるだけです。セット ボルトを小さい六角側に入れ、手で締めてください。フォークを何度か上下に動かし、アクスルとハブの中心部を合わせ、すべてのピンチボルトを表 3 に推奨されているトルクで締めます。
- 製造元の指示に従い、ブレーキ ケーブルを取り付けます。(以下の「警告」を参照)

ブレーキ ケーブルの取り付け

 **警告** フロント ブレーキ ケーブルを適切に配置し、しっかりとフォークに取付けないと、重大な怪我や死亡事故の原因となり得ます。

フォークには黒い小さなディスク ブレーキ ケーブル ガイド (パーツ番号 066455) が含まれており、ブレーキ ケーブルをディスク ブレーキ キャリパまで配置してこのガイドをフォークに取り付けてケーブルを固定することができます。統合されたケーブル ガイドを使用したフォークには、代わりに標準のケーブル タイが付属しています。最も安定した固定方法は、ブレーキ ケーブルをフォークの左レックの外側に沿って固定する方法です。フォークがどのようなトラベル量の範囲であっても、ブレーキワイヤがタイヤと接触したりタイヤの妨げにならないようにしてください。

 **警告** 適切な空気圧のタイヤを取り付ける際、フォーク アーチにタイヤが当たらないか確認してください。推奨されるタイヤとの余裕値を維持しない場合、走行中にタイヤが突然ロックし、けがまたは死亡事故の原因となる可能性があります。

タイヤ外郭の任意の点からブレーキ アーチの底部までのタイヤとの最小余裕値 (図 A を参照) を測ります。表 1 に示されるブレーキ アーチとの最低間隔と比較してください。すべての図表は、この説明書の最後の部分に記載されています。

タイヤの最大幅を測ります (図 B を参照)。表 1 に示されるタイヤの最大幅と比較してください。

取り付け準備

沈み値 (自然体のライディング ポジションにおいて、ライダーの体重によりサスペンションが圧縮される圧縮値) の測定

沈み値を測定するには、メジャー、ジップタイ、鉛筆、紙、そして手助けする人が必要です。

- ジップタイをフォークレックの周りにくくり、ダストシールの天辺まで押し下げます。
- ライダーに座ってもらいます。足をペダルに乗せ、普段のライディング ポジション (体の重心はバイクの中心) に保つことが大切です。ライダーに降りてもらい、フォークが完全に伸びる状態にします。

3. ダストシールの天辺からジップタイまでの距離を測定します。表 2 は、フォークトラベル毎の適切な沈み値です。
4. プリロード アジャスターを搭載したコイル フォークでは、ノブを時計回りに回すとスプリング プリロードが増加し沈み値を減少させ、ノブを反時計回りに回すとスプリング プリロードが減少し沈み値を増加させます。
5. エアフォークでは、左レグ上部のシュレーダーエアキャップを取り外し、専用のショック用ポンプ (パーツ No. 85-4162) を使用して、フォークの圧力を適切な圧力にします。ポンプを取り外す際にシューという音がしますが、これは空気がポンプから出ていく音で、フォークが発する音ではありません。
6. プリロードまたは空気圧を調節しても適切な沈み値が得られない場合、別のライドキットが必要な可能性があります。

メイン スプリングの空気圧調節

左レグ上部 (MARS Air、ACT Air、TS Air) のエアキャップを取り外し、専用のエアポンプ (パーツ No. 85-4162) を使用して、フォークの圧力を適切な圧力にします。ポンプを取り外す際にシューという音がしますが、これは空気がポンプから出ていく音で、フォークが発する音ではありません。

ACT Air では、ライダーはメイン スプリングを交換することなくコイル スプリングの堅さを調節できます。ACT Air のスプリング最高空気圧は 50 psi (3.5 bar) です。ほとんどのライダーにとっては、10 ~ 30 psi (0.7 - 2 bar) の空気圧が最適です。最高圧で推奨沈み値以上の沈み値を得ているようなら、もっと硬いスプリングキットが必要です。最寄の代理店でご注文ください。

MARS Air スプリングの最高空気圧は 110 psi (7.5 bar) です。ほとんどのライダーにとって 80-100 psi (5.5-7 bar) が最適です。最高圧で推奨沈み値以上の沈み値を得ているようなら、もっと硬いスプリングキットが必要です。最寄の代理店でご注文ください。

TS Air システムのメインスプリング最高空気圧は 150 psi (10.4 bar) です。ほとんどのライダーにとって、TS Air では 80-110 psi (5.5-7.5 bar) が最適です。

最大のぜんまい張力は、ISO (国際標準化機構) の空気圧系で 120psi (重量ポンド毎平方インチ)(= 8.27バール)です。ほとんどの自転車乗りは、ISO 基準で 60 - 90 psi (4.1 - 6.2バール)が空気圧として最適であると考えています。

空気圧チャート

下記の空気圧チャートは、フロントフォークを組み立てるときご参照ください。ここに示したのは、フロントフォークが用いる様々な空気圧システムの一例です。

MARS AIR - Tower Pro, Minute Pro, Minute MRD

ACT AIR - Tower Expert, Minute Expert, Circus Expert

TS AIR - R7 Pro, R7 MRD, Minute TS Air

ISO AIR - Marvel

MARS AIR	RIDER WEIGHT		SOFT PSI (BAR)	STANDARD PSI (BAR)	FIRM PSI (BAR)
	LBS	KGS			
	220	99.8			50 (3.4)
	200	90.7		70-100 (4.8-6.9)	
	170	77.1		60-90 (4.1-6.2)	
	140	63.5		50-70 (3.4-4.8)	
	120	54.4	80 (5.5)		
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 110 PSI (7.58 BAR)					

ACT AIR	RIDER WEIGHT		SOFT SPRING	FIRM SPRING
	LBS	KGS		
	220	99.8	30-50 PSI (2.0-3.4 BAR)	15 PSI (1.0 BAR)
	200	90.7	20-35 PSI (1.4-2.4 BAR)	10 PSI (0.7 BAR)
	170	77.1	10-25 PSI (0.7-1.7 BAR)	N/A
	140	63.5	5-15 PSI (0.3-1.0 BAR)	N/A
	120	54.4	0-10 PSI (0-0.7 BAR)	N/A
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 50PSI (3.45 BAR)				

R7 PRO & MRD

TS AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	95-120 PSI (5.2-7.9 BAR)
	200	90.7	90-110 PSI (5.2-7.2 BAR)
	170	77.1	85-100 PSI (5.2-6.2 BAR)
	140	63.5	80-95 PSI (4.8-6.2 BAR)
	120	54.4	70-90 PSI (4.1-5.5 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

MINUTE TS AIR

	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 120PSI (8.27 BAR)			

ISO AIR	RIDER WEIGHT		STANDARD SPRING
	LBS	KGS	
	220	99.8	75-95 PSI (5.2-6.6 BAR)
	200	90.7	72-87 PSI (5.0-6.0 BAR)
	170	77.1	68-80 PSI (4.7-5.5 BAR)
	140	63.5	64-75 PSI (4.4-5.2 BAR)
	120	54.4	55-72 PSI (3.8-5.0 BAR)
MAX PRESSURE NOT TO EXCEED 150PSI (10.23 BAR)			

コンプレッション ダンピングの調節—ABSOLUTE+ ダンピングおよびMILOリモート ロックアウト

Absolute+ ダンパーを搭載したフォークは、MILO 統合リモートロックアウトシステムにアップグレードすることができます。MILOは、簡単に作動を可能にするためにハンドルバーに取り付けられるよう設計された「スイッチ方式」のシステムです。

コンプレッション ダンピングの調節—ABSOLUTE+

Absolute+ は、調節ノブを時計回りに回すだけで、コンプレッションダンピングを増加することができます。最終ポジションが、効果的なペダリングのプラットフォームを提供します。プラットフォームのレベルは、シムを変えることによって内部調節できます。詳細に関しては www.manitoumtb.com をご覧ください。

バウンド ダンピングの調節

Manitou フォークのリバウンドアジャスターはフォーク右レグの底部にあります。フォークを下部から見た状態でノブを時計回りに回すとリバウンドダンピングを増加させ、ノブを反時計回りに回すとリバウンドダンピングを減少させます。リバウンドのセッティングが低速過ぎると、ライディングが荒くなることもあります。

メンテナンス

お買い上げいただいたフォークは、定期的なメンテナンス、掃除、点検が必要です。自転車の激しい乗り方によって、フォーク内に湿気や異物がたまることがあるため、定期的なメンテナンス、掃除、点検が必要となります。パフォーマンスを最高に保つために、フォークを定期的に分解、清掃、乾燥し、潤滑油を注入することをお勧めします。シールを長持ちさせるために、ライディングの後にインナーレグとシール エリアを拭いてください。この説明書は www.manitoumtb.com からダウンロードできます。

推奨される MANITOU サスペンションフォークのメンテナンス期間

ノーマル コンディション

短時間/頻繁でないライディング

説明書に従いフォークを分解し、6ヶ月に1度キャストリングを掃除し、潤滑用セミバス オイルを交換してください。ダンピングシステムは1年に1回ダンパー オイルを交換してください。必要に応じてスプリングにもグリースを塗布してください。エア フォークのモデルでは、エア ピストン上部に溜まっているオイル レベルを、2 ヶ月に1度 www.manitoumtb.com で説明されている方法に従って確認してください。

長時間/頻繁なライディング

説明書に従いフォークを分解し、4ヶ月に1度キャストリングを掃除し、潤滑用セミバス オイルを交換してください。ダンピングシステムは1年に1回ダンパー オイルを交換してください。必要に応じてスプリングにもグリースを塗布してください。エア フォークのモデルでは、エア ピストン上部に溜まっているオイル レベルを、6 週間に1度 www.manitoumtb.com で説明されている方法に従って確認してください。

激しいコンディション

短時間/頻繁でないライディング

説明書に従いフォークを分解し、4ヶ月に1度キャストリングを掃除し、潤滑用セミバス オイルを交換してください。ダンピングシステムは1年に1回ダンパー オイルを交換してください。必要に応じてスプリングにもグリースを塗布してください。エア フォークのモデルでは、エア ピストン上部に溜まっているオイル レベルを、6 週間に1度 www.manitoumtb.com で説明されている方法に従って確認してください。

長時間/頻繁なライディング

説明書に従いフォークを分解し、3ヶ月に1度キャストリングを掃除し、潤滑用セミバス オイルを交換してください。ダンピングシステムは1年に1回ダンパー オイルを交換してください。必要に応じてスプリングにもグリースを塗布してください。エア フォークのモデルでは、エア ピストン上部に溜まっているオイル レベルを、4 週間に1度 www.manitoumtb.com で説明されている方法に従って確認してください。

警告 乗る前に必ず実行してください

- クイック リリースが正しくしっかり締められているか確認してください。クイックリリースレバーの適切な使用法と調節法およびライド前の確認事項は、自転車の取り扱い説明書を参照してください。メモ: 標準のドロップアウトを装備したフォークはクイック リリースが緩んだ際に車輪をフォーク内に維持する二次キャッチ ドロップアウトが装備されています。
- すべてのボルトが、各パーツ製造元の推奨するトルク値で締められていることを確認してください。
- インナーレッグを拭き、フォークをきれいにし、損傷がないかフォーク全体を確認してください。
- ヘッドセットが正しく調節されているか確認してください。緩んだフロントヘッドセットの確認を行うには、平坦な舗装道路で前後両輪のブレーキをかけ、自転車を前後方向にすばやく押し、ヘッドセットのがたつき音が聞こえるか確認します。がたつき音が聞こえる場合は、ヘッドセットが緩んでいます。ヘッドセット製造元の説明に従い、締めてください。
- フロント ブレーキ ケーブルが正しく取り付けであるか、またブレーキが正しく調整されているか確認してください。ブレーキ製造元の説明に従ってください。

オイル レベルの確認

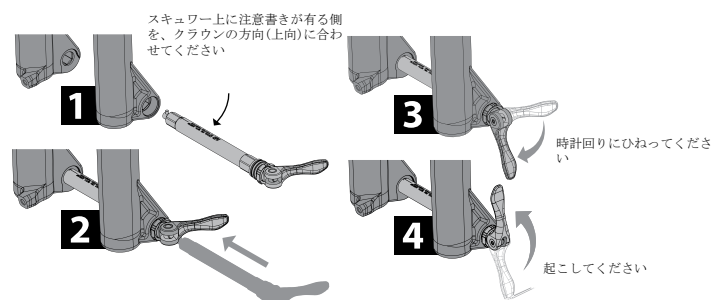
警告 オイル フォークのオイル レベルは正確に行ってください。ダンピングはフォークの右レッグに位置しています。オイルが十分に入っていないとダンピング システムが正しく作動しない原因になります。またオイルが入り過ぎているとトラベルを制限し、システムにダメージを与え、危険なライドのコンディションとなる可能性があります。オイルレベルの調節を行う際は、このセクションを読んでください。

オイル レベルを調べるに当たって、右レッグ (ライダーポジションからの視点) にあるコンプレッション アッセンブリーを取り外してください。アッセンブリーは伸びきった状態にしておきます。メジャーか棒状の物を使い、フォーク レッグの上面からオイルの表面までを測定してください (図 C 参照)。ご使用のフォークモデルの適切なオイル レベルは www.manitoumtb.com を参照してください。

注: Motorex または Maxima などの高品質オイルを提供する製造元の SAE 5WTT サスペンション フォーク オイルを使用してください。

QR15装着手順

- レバーを持って、レバーの側面に矢印マークが見える向きにしてください。そして十字ピンと、車軸上の矢印とを一直線上にそろえてください。十字ピンと矢印が正しい位置にあれば、車軸をフロントフォークに差し込んだ時、カチッと音がします。
- 車輪をフロントフォークの間に置いてください。車軸をフロントフォークの駆動側ドロップアウト(爪)に差し込んでください。車軸を指し込む時に、車軸上の矢印が上向きで十字ピンが垂直になっている事を必ず確認してください。この時車軸のレバーの先は、フロントフォークの前方の方向を指しているはずですが、車軸を、キャストリングとハブを貫通させ、止まる位置まで差し込んでください(張力表示ダイヤル近くのオリリングはキャストリングの座グリの内側になければなりません)。
- レバーを時計回りに90度、カチッと音がする所まで回転させてください。
- レバーを、車軸をロックする閉めの位置まで起こしてください。レバーを閉めるのに相当な力を要するようでしたら、調節ダイヤルを使って、張力の調節をしてください。張力を弱めるためには、調節ダイヤルを時計回りに回転させて調節してください。レバーを閉めるときに車軸がゆるんでいるようでしたら、調節ダイヤルを反時計回りに回転させることにより、張力を上げる事ができます。



Manitou サスペンションについての質問は、米国内の場合は Manitou カスタマーサービス部 (Manitou Customer Service Department) 262-242-4300 までご連絡ください。米国外の場合は、Manitou 製品取扱店、または流通業者にご連絡ください。また、www.manitoumtb.com でこの使用説明書をダウンロードするか、サスペンション フォークの整備点検方法について詳しい説明を参照することができます。

表 1 - ホイルとの余裕値

	ブレーキ アーチとの 最低余裕間隔	タイヤ 最大幅
フォーク モデル	(図 A を参照)	(図 B を参照)
R7 MRD, R7	12.5 mm	60 mm
MATCH COMP; TOWER PRO, EXPERT, COMP; MINUTE MRD, PRO, EXPERT, LTD; CIRCUS EXPERT, COMP	9.5 mm	63 mm

表 2 - 沈み値

フォーク トラベル	沈み値
80 mm	12 ~ 16 mm
100 mm	15 ~ 20 mm
120 mm	18 ~ 30 mm
130 mm	26 ~ 33 mm
140 mm	27 ~ 36 mm

表 3 - 推奨されるトルク仕様

項目	トルク仕様—単位: NM (in/lbs)
六角アックスル ボルト	3.4 ~ 4.5 Nm (30 ~ 40 in-lb)
リモート ハンドルバー クランプ	0.45 ~ 0.68 Nm (4 ~ 6 in-lb)
リモート レバー ケーブル クランプ ネジ	0.34 ~ 0.56 Nm (3 ~ 5 in-lb)

保証インフォメーション

Hayes Bicycle Group (HBG) の製品で、素材および製造工程において欠陥がある
と、購入日から1年以内に（欧州連合加盟国では2年）工場が判断したものに対し、工場または認可ディストリビュータが購入証明を添付した製品を運賃前払いで受け取った場合、製造元の判断に基づき、無料で製品の修復または交換をいたします。この保証に含まれていない保証クレームは、すべて無効です。それには組み立てコスト（例えばディーラーによる）が含まれており、これはHBGは負担できません。衝撃や落下が原因の破壊、曲げ、損傷はこの保証の対象とはなりません。新しい HBG 製品や部品の変更や改造、通常の摩耗、事故、不適切なメンテナンス、誤った使用方法における使用、乱暴な使用、適切な使用説明書に記載されている使用方法に従わなかったことなどが原因の欠陥や損傷も、この保証の対象になりません。ユーザによって改造がなされた場合、保証は無効となります。通常のメンテナンスコストや欠陥製品でないサービス部品の交換コストは、オリジナル購入者の負担となります。この保証は他のすべての保証に代わるもので、暗示的な保証は、ここにある明示保証と同期間に制限されます。HBG は、偶発的または間接的な損害の責任を負うことはできません。アメリカ合衆国以外のカスタマーは、ディーラーまたは最寄の HBG ディストリビュータまでご連絡ください。

